Estudio crítico

Julio Guillén Tato

José María Blanco Núñez



Biblioteca Virtual de Polígrafos

ESTUDIO CRÍTICO FHL

Fecha de la edición digital: 2017
Lugar: Madrid (España)

DOI: http://dx.doi.org/10.18558/FIL059



Conversión a formato electrónico realizada por DIGIBÍS.

ALMIRANTE D. JULIO GUILLÉN TATO

JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío de la Armada, académico correspondiente de la Real de la Historia

Julio Guillén, prototipo de militar moderno, hombre de técnica y de acción, y, en los descansos de ésta, de profundo saber, y, por don nativo, de sentimiento artístico impecable.
Gregorio Marañón, 1935.

SÍNTESIS DE SU VIDA



Don Julio Guillén Tato nació en Alicante el día 5 de agosto de 1897, festividad de la Virgen del Remedio, patrona de la ciudad, hijo de Heliodoro Guillén Pedemonti (Alicante, 12-11-1863), pintor laureado en varios certámenes nacionales, y Josefa Tato Ortega, fue el segundo de tres hermanos, Ramón nacido en 1894, él y Teresa, que nació en 1907.

Su primer colegio fue el de los padres agustinos de Alicante, del cual pasó al de la Alianza Francesa, que se encontraba por entonces en la calle Jorge Juan. Alumno de la sección segunda del curso elemental en el curso 1905/06[1], tuvo brillantes notas y consiguió el segundo premio en conducta y aplicación, *ídem* en Gramática francesa, tercer accésit en Gramática castellana y primer premio en Geografía. Así que el fiero *Blau*, cariñoso apodo familiar que recordaba a un famoso bandido de esa época, asentó enseguida la cabeza y dispuso su mente para almacenar conocimientos.

Ingresó en el Instituto General y Técnico de su ciudad natal el día 17 de julio de 1907 y, el 29 de septiembre de ese mismo año, recibió un sobresaliente en los ejercicios especiales. En los cinco cursos de bachillerato, realizados entre 1907 y 1912, sacó nota de sobresaliente en Aritmética y Geometría (en dos cursos); en Caligrafía; en Geografía Especial de España; en Francés, en 1º y 2º (con premio incluido); en Historia de España; en Historia Universal (también con premio); Dibujo y Química General; cuatro notables

[1] RAMOS, Vicente: *El almirante y polígrafo Julio Guillén Tato.* Valencia 1976, pág. 23.

y algunos aprobados, entre los cuales la Gimnasia. La exhaustiva biografía de Vicente Ramos sobre Guillén Tato destaca también sus dotes de actor en obras infantiles y en la célebre «judiada» del Misterio de Elche[2].

El año 1908, seguramente el futuro almirante Guillén no fue consciente de ello, tras ímprobos esfuerzos parlamentarios, las Cortes del Reino votaron la Ley de Reorganización de los Servicios de la Armada y Armamentos Navales, que supondrá una verdadera catarsis para la doliente Marina salida del «desastre» del 98. Conocida como la de Maura-Ferrándiz, por los nombres del presidente del Consejo y del ministro de Marina que la establecieron, tenía como fin y como límite la defensa de la autonomía e integridad territorial de la Nación. Esta Ley tenía como fin la construcción de una escuadra que asegurase la posesión continua y la eficacia militar de las principales bases de operaciones estratégicas, al tiempo de ejercer su influencia sobre los mares próximos a ellas. Debido a ello, se construyeron en Ferrol, tras la creación de la Sociedad Española de Construcción Naval, tres acorazados de 15.000 toneladas, 19 nudos y cuatro montajes dobles con artillería de 305 milímetros. Fueron los *Dreadnoughts* más chicos del mundo, pero con encomiable artillería. En Cartagena se construyeron tres destructores, cuatro cañoneros y 22 torpederos; en La Carraca, tres lanchas de vigilancia de 160 toneladas.

Como consecuencia de esta Ley y de las sucesivas que la desarrollaron y la continuaron, el personal de los Cuerpos de la Armada cambió de divisas adoptando la «coca» inglesa y se agilizaron sus «parados» escalafones al promulgarse, el 12.6.1909, la Ley de Plantillas de todos los Cuerpos de la Armada.

La Escuela Naval Flotante, establecida en la fragata *Asturias*[3], fondeada en la ría de Ferrol, se clausuró definitivamente en 1912, año en el que salieron de ella los alféreces de navío de la promoción número 314, quienes habían ingresado el 1 de septiembre de 1906 y, por Real Decreto de 1 de febrero de 1912, se aprobaron las bases para la constitución, ingreso y plan de estudios de la nueva Escuela Naval Militar, que se abrió en la población naval de San Carlos, en San Fernando (Cádiz); disposiciones todas ellas decisivas en la vida del futuro almirante. La primera promoción de esta escuela ingresó el 1 de enero de 1913.

Durante el verano de 1912, el joven bachiller Guillén estuvo recogido en el convento franciscano de Santa Ana, al sur de Jumilla (Murcia), debido, según propia confesión

[2] RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, pág. 26.

[3] FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Escuela Naval Flotante.* Madrid, 2008.

del futuro almirante, a ciertos «achaques místicos»[4]. Este mismo año se botó al agua, en Ferrol (5-2-1912), el acorazado *España*, primer fruto de la comentada Ley Maura-Ferrándiz, al cual siguió al año siguiente su gemelo el *Alfonso XIII* (7-5-1912); ambos eventos tuvieron profunda difusión mediática.

Mas regresemos a D. Heliodoro Guillén que, por esos tiempos, estaba encaminando los pasos de su hijo, ya destacado dibujante, hacia la Arquitectura, para lo cual se lo encomendó a su amigo el escultor Vicente Bañuls, que se encontraba esculpiendo la estatua de Jorge Juan –segunda vez que vemos aparecer este nombre en la vida de D. Julio–. La escultura preside hoy en día la plaza principal de Novelda (Alicante) y la inauguración tuvo lugar durante las fiestas del II Centenario del «sabio español», celebradas en aquella localidad el 8 de enero de 1913.



Estatua de Jorge Juan en Novelda, que vio modelar D. Julio Guillén (http/www.vinalopost.com/novelda-foto).

Debido a que Alicante fue la primera capital de provincia costera que dispuso de conexión ferroviaria con la capital (1858), en la segunda mitad del XIX fue muy frecuente la realización de maniobras en sus aguas por la facilidad de recibir a miembros de la Real Casa y a los ministros de turno; recordemos que el título que se concedió al primogénito del tinerfeño almirante Antequera fue el de conde de Santa Pola, en recuerdo del fondeadero donde su padre había metido en cintura a las dotaciones de la escuadra en momentos revolucionarios. Esta costumbre se prolongó al siguiente siglo. Durante el año de 1913, en el que el rumbo arquitectónico dispuesto por el padre de D. Julio cam-

[4] GUILLÉN, Julio: *Del Madrid rojo. Últimos días de la Cárcel Modelo*, por el Preso 831, Establecimientos Cerón, Cádiz, 1937, pág. 24 y RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, pág. 26.

biará al de marinero, los acaecimientos navales españoles tuvieron fuerte difusión en la prensa española, entre ellos destacaremos[5]:

- Inauguración, en la Población Naval de San Carlos, en San Fernando, Cádiz, de la Escuela Naval Militar (1-1-1913).
- Celebración en Novelda (Alicante) del centenario de D. Jorge Juan y Santacilia, con asistencia del ministro de Marina, D. Amalio Jimeno, y otras autoridades. Con tal motivo[6]: «A última hora tarde ayer llegó (a Alicante) el cañonero *Marqués de la Victoria* (823 t) con el Comte. Gral. Dto. Sr. Cano Manuel que regresa de las fiestas del Centenario de Jorge Juan celebradas en Novelda y la Compañía de Infantería de Marina que rindió honores a las autoridades presentes en dichos actos». El *Diario de Alicante* y el *ABC* de Madrid, que dedicó una gran crónica a este evento, dan noticias también de la presencia del cañonero de 2ª clase *Temerario* (912 toneladas).



El *Marqués de la Victoria.*

- Comisiones a Constantinopla de los cruceros *Reina Regente* y *Princesa de Asturias* con motivo del conflicto de los Balcanes.
- Botadura en Ferrol (7-5-1913) del acorazado *Alfonso XIII;* fue su madrina la Infanta Isabel (El *España*, primero de la serie, había sido botado, en el mismo astillero, el día 5 de febrero de 1912, en presencia de SS.MM. y actuando de madrina S. M. la Reina).

---

[5] DE LA GUARDIA Ricardo: *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España.* Ferrol, 1914. Pág. 384-385.

[6] El *Eco de Cartagena*. Miércoles, 8-1-1913.

- Terrible tragedia del cañonero *General Concha*, consecuencia de su varada en la costa marroquí debida a una cerrazón de niebla y del subsiguiente ataque sufrido, de cuyas resultas se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando al alférez de navío D. Rafael Ramos Izquierdo como responsable, tras la muerte de su comandante, de la heroica resistencia de su buque.

Don Julio achacó su vocación naval a lo de Novelda[7]: «Por cierto que el tal centenario me decidió a cambiar la carrera de arquitectura por la de marino». Su biógrafo Vicente Ramos pone en boca de Guillén que: «Las salvas, los uniformes la vistosidad de los barcos de guerra… Tal vez, todo eso me indujera a querer ser marino»[8] pero en la cita de Guillén solo dice lo que copiamos más arriba. Este comentario añadido por Ramos (que no dudamos sea cierto, mas no está en la nota 28 de la página 23 que cita), supone que el almirante exageró esa presencia naval en Alicante cuando la celebración del Centenario de Jorge Juan; hemos comprobado que solamente asistieron un par de buques y no de los más lucidos. Sin embargo, se gastaría bastante pólvora en salvas por el hecho de que el *Marqués de la Victoria* arbolaba la insignia del capitán general del Departamento de Cartagena, la Plaza saludaría a dicha insignia, el buque respondería y, quizás, el *Temerario* saludó también; además, el amor a la pólvora está muy arraigado en el alma de los del Reino de Valencia, tanto que, hace años, oímos relatar a nuestro querido amigo y compañero el capitán de navío D. Fernando Guillén Salvetti (q.e.p.d.), esta anécdota relativa a su padre: «Cuando éramos niños, si le pedíamos a papá un duro para helados, para caramelos o para ir al cine, nos lo negaba, pero sí se lo pedíamos para cohetes entregaba las cinco pesetas inmediatamente…». Por tanto, no es de extrañar que el almirante amalgamase en sus recuerdos dichas salvas con las escuchadas, meses más tarde, con motivo de la presencia en el puerto alicantino de una división de la escuadra inglesa del Mediterráneo u otras escalas anteriores de diversas unidades nacionales e internacionales. También el joven estudiante guardaría en la memoria las visitas regias de Alfonso XIII, que llegó al puerto a bordo del yate *Giralda (*abril de 1905 y febrero de 1911) para, entre otras muchas cosas, inaugurar el Real Club de Regatas alicantino, de lo que existe mucha información gráfica. Por último, influiría en él, sin duda, la fuerte presencia mediática de la Marina, de la que hemos dejado constancia más arriba. Sea como fuere, D. Julio solicitará participar en la oposición convocada para formar parte de la segunda promoción (ahora lleva el nº 316, pues se cuentan a partir de 1717) de la nueva Escuela Naval de San Femando.

---

[7] GUILLÉN TATO, Julio: *Los TT NN Jorge Juan y Ulloa y la medición del meridiano.* Madrid, 1936, pág. 23. Nota 28

[8] RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, pág. 27.

La promoción de Guillén

Por Real Decreto de 28 de marzo de 1913[9] se convocó concurso para cubrir 25 plazas de aspirantes de Marina en la Escuela Naval Militar (ENM), inaugurada con el curso anterior (1-1-1913). Los exámenes tuvieron lugar en la propia E.N.M. a partir del día 1 de octubre de 1913.

Los opositores debían tener cumplidos los catorce años de edad, y no los dieciocho, en todo el transcurso del año correspondiente a la convocatoria de los exámenes.

Se examinaron de las materias siguientes: Francés, Aritmética, Álgebra, Trigonometría Rectilínea y Esférica. Los conocimientos de gramática castellana, geografía e historia universal, que también se exigían a los opositores, se acreditarían mediante certificados expedidos por un Instituto de Segunda Enseñanza, por una Academia Militar, por una serie de Colegios que se detallan en el Real Decreto y por las Escuelas Oficiales de Industria y Comercio.



La promoción de Guillén

Tras estos exámenes ingresaron 26, pues se concedió una plaza de gracia; D. Julio Guillén lo hizo con el nº 20. Recibieron un repetidor del curso anterior y, a lo largo de los cinco años de carrera, sufrieron la pérdida de un compañero que falleció siendo alférez de fragata (Ángel Tapia Martínez) y de otro que pasó a la Escuela de Ingenieros y Maquinistas (Ambrosio Espinosa Rodríguez). Otros siete perdieron curso, lo que da idea de la dureza de aquella Escuela y, finalmente, el primero de enero de 1919, dieciocho de ellos salieron alféreces de navío formando parte de la Promoción 316, en la cual el alférez de navío Guillén obtuvo el número 9.

[9] D. O. nº 70 de 31.3.1913.

Entre sus notas[10] destacadas, en las diversas asignaturas cursadas durante los cinco años de carrera, figuran sobresalientes en Dibujo Topográfico y Dibujo Aplicado, muy buenos en Física y Dibujo Lineal, buenos en Análisis Matemático, Química, Máquinas, Construcción Naval, Geometría Descriptiva e Inglés y suficientes en todas las demás, sin suspenso alguno. Esas notas le procuraron ser el nº 13 de la promoción en los tres primeros cursos, el 11 durante el cuarto y el 9, ya comentado, al salir alférez de navío.

Esta segunda promoción de San Fernando tenía un prometedor futuro, como luego se demostrará, y a «pesar de los pesares» de la guerra civil. Poco después de que recibiesen sus despachos, se promulgó el Real Decreto de 15 de septiembre de 1919, que aumentaba las plantillas dispuestas por la Ley Maura-Ferrándiz de 1909, de tal manera que, desde esa última fecha, todos sus miembros tenían vacante de teniente de navío (cuyo número pasó de 149 a 223); por lo que con dos años, un mes y veinticinco días en su primer empleo de oficiales ascendieron a tenientes de navío el día 26 de febrero de 1921. Este aumento venía impuesto por la entrada en servicio de los buques del programa naval de 1909, así como de los siguientes del ministro almirante Miranda, creador del Arma Submarina (17-2-1915), y por el nacimiento de la Aeronáutica Naval (13-9-1917), creación del almirante Flórez en su breve primer Ministerio. Muchos de los pioneros en estas nuevas armas pertenecerán a esta segunda promoción de San Fernando. Además, verán nacer la especialidad de Tiro y Artillería Naval (1921) y la Escuela de Guerra Naval (25-5-1925), y tendrán la oportunidad de formarse como ingenieros navales, electricistas o aeronáuticos, los primeros, en la Escuela de Ingenieros y Maquinistas, creada en Ferrol en 1914, y los demás, en Lieja, Paris o Londres.

Esa Marina renacida, que en la década de los años veinte se verá agrandada con la incorporación de 6 cruceros (entre ellos, los tres, magníficos,[11] de la serie *Príncipe Alfonso),* 7 destructores, 12 submarinos, 3 cañoneros, un portaaeronaves, un transporte y algunas embarcaciones menores (como las barcazas tipo K compradas a la Gran Bretaña en Gibraltar para el desembarco de Alhucemas), combatirá denodadamente en las aguas norteafricanas y contribuirá decisivamente al éxito del mencionado desembarco de Alhucemas (8-9-1925), operaciones en las que prácticamente todos los componentes de esta promoción recibirán su bautismo de fuego.

De esta segunda promoción, fallecerá en acto de servicio el capitán de corbeta Montis Villalonga (accidente de avión, 26-6-1933), también compañero de Guillén en la primera promoción de la Aeronáutica Naval, por lo que fue una pérdida bien dolorosa

[10] Expediente Guillén. Legajo nº 371. Archivo Central de la Armada. Cuartel General de la Armada, MadriD. En el expediente figura todo su historial escolar en San Fernando.

[11] Entre los de parecido tonelaje existentes por entonces en el mundo.

para nuestro biografiado. Otros dos capitanes de corbeta de la mima promoción fallecerán como consecuencia de la guerra civil, los hermanos Virgilio (San Fernando, 1936[12]) y Horacio Pérez (Valencia, 1939).

Al crearse, tras la guerra civil, la escala complementaria, pasarán a ella seis capitanes de fragata de esta promoción: D. José María Amusategui, D. José María González-Llanos (ingeniero naval y director de la factoría de la S.E.C.N. de Ferrol), D. Julio Guillén[13], D. Fernando Pérez-Cayetano, D. Manuel Pastor Fernández-Checa y D. Juan Navarro Dagnino. Otro componente de la promoción había pasado a la situación de retirado antes de la proclamación de la República (Gómez-Ceballos). En la escala de mar quedaron cinco, de los que cuatro alcanzarán el empleo máximo del almirantazgo (Javier Mendizábal Gortázar, Pedro Fernández Martín, Santiago Antón Rozas y Pedro Nieto Antúnez, ministro de Marina entre 1962 y 1969). Uno llegará a vicealmirante, José Cervera Tribout; D. José María González-Llanos y D. Julio Guillén ascenderán, el 20 de junio de 1958 y el 5 de agosto de 1959, respectivamente, a contralmirantes, el primero con carácter honorífico y el segundo con carácter efectivo por hallarse en posesión de la medalla aérea individual (D. Julio pasó a la reserva el 22 de octubre de 1959, pero continuó como director del Museo Naval).

TRABAJOS LITERARIOS Y ARTÍSTICOS DEL ALUMNO DE LA E.N.M. D. JULIO GUILLÉN

La precocidad poligráfica de D. Julio Guillén queda reflejada en los cuatro artículos siguientes:

- «Mi primera singladura». *Diario de Alicante* del 10-9-1914. Firmado con el pseudónimo J. Rempujo[14].
- «A la batería». *El Día*, Alicante, ¿julio? de 1915. Trata sobre el combate de Santiago de Cuba (3-7-1898) y curiosamente lo firmó con el pseudónimo J.N.D, que se corresponde con las iníciales de su compañero de promoción D. Juan Navarro Dagnino.

[12] CERVERA PERY, José: *Alzamiento y revolución en la Marina.* Madrid, 1978. Pág. 389. Breves reseñas de las circunstancias de la muerte de estos dos hermanos. En la pág. 49 explica lo ocurrido al capitán de corbeta Virgilio Pérez.

[13] Desde el 15.12.1941 volvió a ser, y hasta su fallecimiento en 27.11.1972, Director del Museo Naval.

[14] Rempujo: El dedal de los maestros veleros. Consiste en un disco de hierro con la misma labor de cruzados que los dedales comunes, cosido a un semiguante de lona con el que se sujeta a la mano por el pulpejo (parte de la mano que sale del pulgar).

- «Don Jorge Juan y Santacilia, jefe de Escuadra». *Diario de Alicante* del 21-7-1915; *Diario de San Fernando*, en fecha próxima a la anterior.
- «La enseñanza naval militar en España (breve reseña de las instituciones que antecedieron a nuestra actual E.N.M.)» Por el alférez de fragata (último año de la carrera) D. Julio Guillén. *Revista General de Marina* (RGM), Madrid, tomo 84 (enero 1919), págs. 49-64 y (febrero, 1919) págs. 179-196.

Los artículos publicados en Alicante se los enviaba, por supuesto, a su padre, el cual los entregaba en la redacción correspondiente.

El artículo de la RGM demuestra la madurez de un joven que ya siente la atracción por la historia de su profesión y por los archivos. En esa etapa disfrutó, durante sus horas de asueto, de la proximidad del Archivo del Departamento de Cádiz, que se encontraba por entonces en el edificio simétrico, con respecto al Panteón de Marinos Ilustres, del que albergaba la E.N.M. y donde se encuentra, hoy en día, la de Suboficiales de la Armada, que ardió completamente en 1976.

La vena artística del polígrafo en formación destacó durante el tiempo en que estuvo embarcado de guardiamarina de segundo curso en el crucero *Carlos V* (del 10 de enero al 22 de agosto de 1917). Cuando este último se encontraba fondeado en la ría de Marín, el caballero Guillén diseñó e instaló un altar para la función religiosa del día de la Patrona que simulaba ser la carabela *Santa María, (a) La Gallega*, quizás construida precisamente en dicha ría. El *Diario de Pontevedra*[15] del 17 de julio de 1917 publicó:

> Con toda solemnidad se ha festejado hoy en el crucero *Carlos V,* anclado en esta bahía, a la patrona de la Armada española, Virgen del Carmen. Por la mañana, se ha dicho una misa en un altar artísticamente montado en forma de carabela, reproducción de la que montaba Cristóbal Colón en su primer viaje a América y sobre la cual aparecía la imagen de Nª Señora, poderosamente iluminada con dos reflectores instalados en el castillo de popa. La quilla de la carabela, hundiéndose en un verdadero oleaje de cintas de gasa, daba una sensación sorprendente de realidad.
>
> Fue autor del precioso buque el Guardia Marina [hoy escribimos guardiamarina] don Julio Guillén, a quien ayudaron en la admirable obra de arte, sus compañeros señores Cervera, Espinosa, Amusategui y Fernández y los oficiales don Isidro Fontenla y don Manuel Gamonal, médico del buque.

Fue su primera *Santa María;* una década más tarde lo veremos colaborando en la construcción de otra, de manera mucho más real.

---

[15] Trascrito por RAMOS, Vicente, *óp. cit.*, págs. 39-40, que a su vez lo tomó de un diario alicantino; quizás por ello pone como fecha 17 de agosto, en lugar de julio.

Empleo	Antigüedad
Alférez de Navío	8-1-1919
Teniente de Navío	26-2-1921
Capitán de Corbeta	29-4-1929
Capitán de Fragata	14-11-1941
Capitán de Navío	20-2-1944[16]
Contraalmirante	10-11-1959

La carrera de D. Julio Guillén[17].

EL EMPLEO DE ALFÉREZ DE NAVÍO

El día 20 de enero de 1919, el recién egresado (del decir de sus buenos amigos argentinos) alférez de navío Guillén embarcó en el contratorpedero[18] *Osado*, cuarta unidad de la clase Terror, botado el 6 de mayo de 1897, y que, junto con el *Audaz* y el *Proserpina*, había formado parte de la escuadra del almirante Cámara, que trató de llegar a Filipinas y fue detenido en Port Said por orden del gobierno de S. M. británica, desde donde regresaron los tres destructores a Mahón. Este barco será dado de baja en 1925.



El *Osado* c. 1920 en Cartagena (Museo Naval Madrid).

[16] Con antigüedad el 26.2.1941.

[17] Como todos los datos que trascribiremos, extraído del citado expediente personal de D. Julio Guillén. Legajo nº 371.

[18] Nació como destructor, pero en 1905 fue reclasificado como contratorpedero. Formaron la primera serie de unidades de ese tipo, todos construidos por Thomson de Clydebank (Escocia, Reino Unido).

Durante el periodo de embarque de Guillén, el *Osado* pertenecía al Departamento de Cartagena y se trasladó a Barcelona, a donde llegó el 26 de marzo de 1919, a causa de la huelga declarada en la «La Canadiense»[19] comenzada el 5 de febrero de 1919 y que duró 44 días, convirtiéndose en huelga general, paralizando la ciudad condal y hasta el 70% de toda la industria catalana, lo cual desembocó en la declaración del estado de guerra (9-3-1919) por parte del capitán general de Cataluña.

El día 14 de marzo siguiente se firmó el convenio que dio fin a la huelga; en ella tuvo especial protagonismo la Marina, que envió a Barcelona diversas unidades para que, entre otras cosas, sus maquinistas pudiesen suplir a los ferroviarios, pues las máquinas de vapor (de buques y locomotoras) eran muy similares; este tipo de actuación se convirtió en constante durante las huelgas revolucionarias españolas de ese convulso periodo que culminó con la guerra civil.

Además, el Gobierno ordenó que se trasladasen a la Ciudad Condal los acorazados *Alfonso XIII* y *España,* el crucero *Extremadura,* el cañonero *Álvaro de Bazán,* los torpederos *1* y *18,* y la flamante flotilla de submarinos recién creada y organizada, formada por los *A-0 Isaac Peral, A-1 Narciso Monturiol, A-2* y *A-3*[20], para que sus dotaciones atendieran las centrales eléctricas de «La Canadiense» y mantuviesen el orden en la ciudad.

En *La Vanguardia* del 20 de abril de 1919, leemos: «Zarparon de Barcelona el *Alfonso XIII, España, Torpedero nº 1,* quedando en puerto el destructor *Villaamil,* el cañonero *Álvaro de Bazán* y el *Osado.* Del 23 al 25 de abril el *Osado* subió al dique y el 31 de mayo zarpó para Cartagena».

La importante fuerza naval enviada a Barcelona y la eficacia de su personal a la hora de suplir a los huelguistas se repetirá notablemente en 1934, cuando los cruceros trasladaron a Gijón fuerzas de la Legión y Regulares y los destructores sirvieron de prisión provisional de autoridades republicanas participantes en la revolución catalana. Este inusual empleo de la fuerza tendrá consecuencias catastróficas para la Marina en 1936.

---

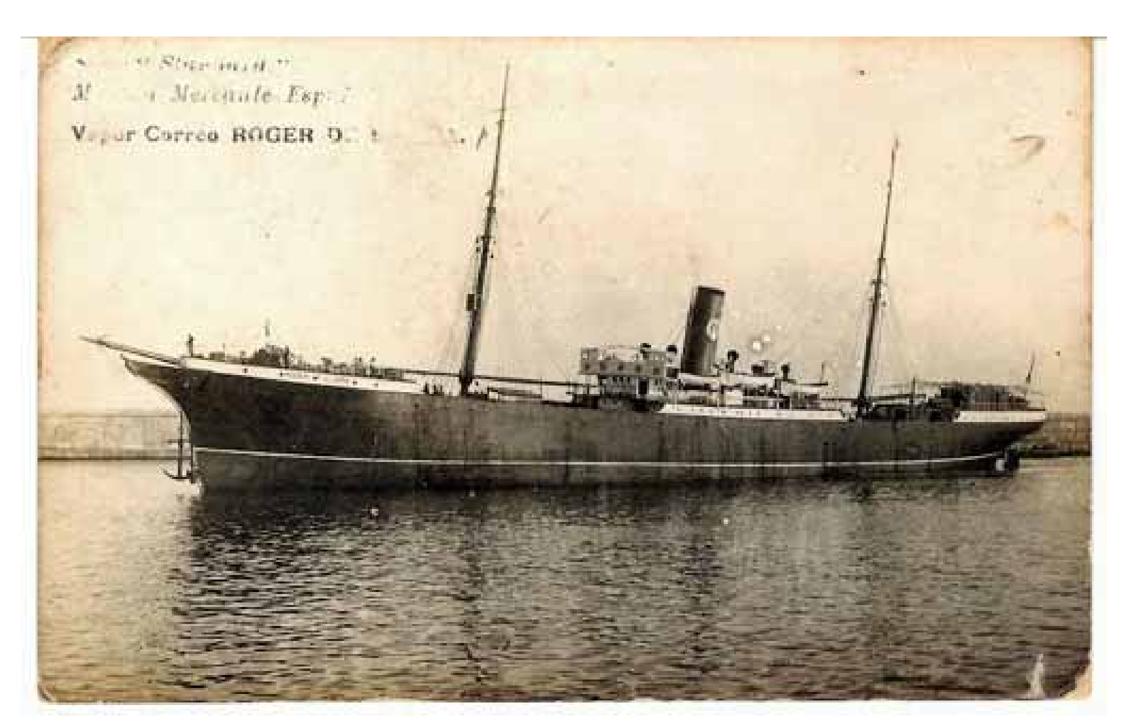
[19] En realidad: Barcelona Traction, Light and Power Company, limited.

[20] FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, MOSQUERA GÓMEZ, José María y BUDIÑO CARLÉS José Manuel: *Buques de la Armada Española. Historiales (1700-2014).* Gijón 2014. Vid. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Por el camino de la revolución.* Neptune libros, 2004.



D. Manuel Azaña y D. Marcelino Domingo, detenidos, a bordo de un destructor en Barcelona (octubre de 1934).

En cuanto al alférez de navío Guillén, en esos días de huelga de «La Canadiense», fue destacado al vapor *Roger de Lauria*, habilitado como buque prisión, y allí montó guardias al mando del correspondiente piquete de marinería entre los días 29 de marzo y 1 de abril. Durante este último día dirigió la faena del salvamento de un bote del acorazado *Alfonso XIII*, por lo que recibió una mención honorífica (5-11-1919/ D. O. 1602). Durante su estancia a bordo interinó varias veces la segunda comandancia.



Vapor correo *Roger de Lauria* en Barcelona. Ca. 1919. Postal Colección Jaume Cifre Sánchez. (Yahoo imágenes)

Al desembarcar su comandante, D. Rafael Martos y Peña, informó:

> Por su laboriosidad, inteligencia y esmerada educación, he podido apreciar las excelentes cualidades que le adornan. Ha desempeñado la segunda comandancia con bastante buen deseo y acierto. Este oficial es un excelente dibujante. A bordo, en Ferrol, 21-12-1919[21].

La escasez de oficiales, ya comentada, provocaba estas situaciones curiosas donde un «imberbe» alférez de navío, recién salido de la Escuela, pasaba a ser segundo comandante de un buque de 74 hombres de dotación[22].

El capitán de corbeta D. Rafael Martos fue relevado por D. Sebastián A. Gómez y Rodríguez de Arias, con el mismo empleo; este último, al desembarcar Guillén para pasar al *Almirante Lobo*, el 13 de julio de 1920[23], anotó:

> (…) he podido apreciar las excepcionales cualidades de este oficial, algunas, como su serenidad admirable que no figura entre las notas (…) posee vasta ilustración especializada en la Historia de la Marina antigua y moderna, arquitectura, dibujo lineal y descriptivo, pintura y, en general, en todas las artes (…) su aptitud física es mucha, como lo acredita el haber permanecido en el puente más de dieciocho horas, con mal tiempo, sin demostrar la menor fatiga; permanecer en la sala de máquinas por afición, donde se desarrollan temperaturas de 60º; tirarse al agua para salvar cualquier objeto; ser poco sensible al sol, frío ni calor; permanecer durante muchas horas sin alimentación alguna. Soy por naturaleza parco en elogios, pero rindo culto a la justicia, y no sería justo si no dijera lo que dejo escrito, felicitándome sean estos los primeros informes de Oficial que redacto en mi carrera. A bordo, en Cartagena, 13-7-1920.[24]

¿Dónde había observado D. Sebastián esa serenidad admirable? El día 27 de junio de 1920, estando el *Osado* en Cartagena, se incendió el vapor italiano *Ansaldo San Giorgio nº 3*, acudiendo Guillén al mando de un trozo de auxilio de su buque (en los barcos de guerra un trozo es un conjunto de hombres preparados para un fin determinado, v. g., trozo de desembarco, trozo de auxilio…) a participar en las tareas de extinción. En el consabido informe de su comandante leemos: «(…) no abandonó el buque hasta que le reiteré la orden personalmente. Ha sido propuesto por el Sr. Cónsul de Italia

---

[21] Expediente del CA D. Julio Guillén Tato. Recogido por RAMOS, Vicente: *óp. cit.,* Pág. 42.

[22] Por plantilla correspondía un capitán de corbeta comandante, un teniente de navío segundo, que debió quedar vacante por desembarco del teniente de navío D. Benito Chereguini y Buitrago y un alférez de navío.

[23] Misma fecha de desembarco del *Osado* y embarque en el *Almirante Lobo.*

[24] Expediente del contralmirante Julio Guillén Tato. RAMOS, Vicente: *óp. cit.,* Pág. 42.

para una condecoración». En el *Eco de Cartagena,* de fecha 5 de septiembre de 1920, leemos:

> Por los servicios prestados en el incendio del vapor italiano *Ansaldo San Giorgio,* se han concedido las siguientes recompensas, Teniente de navío, Don Ángel Rizo Bayona[25], cruz de 1ª clase del Mérito Naval, distintivo blanco sin pensión (sigue un relación de clases y marinería también condecorados).

Guillén no aparece en esta noticia, aunque enseguida lo veremos condecorado por el Rey de Italia por peripecia aeronáutica.

En el transporte *Almirante Lobo*, lo sabemos por una larga carta del ayudante cartero del buque trascrita por Ramos[26], demostró tal humanidad y especial trato con la marinería, sobre todo con sus paisanos alicantinos y valencianos, que los marineros de la dotación se referían a él como «nuestro padre».

El *Lobo* había sido construido para la Armada en los astilleros escoceses de Scout of Kinghorn (costó «la friolera» de 995.000 pesetas) y fue entregado el día 21 de abril de 1909[27]. Tenía 2.545 toneladas de desplazamiento, dos cañones Nordenfelt de 42 milímetros, podía dar hasta 12 nudos, y tenía una dotación de 70 hombres. Guillén visitó, a bordo de este buque, los puertos de La Carraca, Vigo, Hamburgo, Santander, Ferrol, Southampton, Ámsterdam, Ferrol, Vigo, Cádiz y Cartagena.

Ascendido a teniente de navío el 26 de febrero de 1921, como ya anticipamos, desembarcó en Ceuta para el crucero *Princesa de Asturias*[28] (18-1-1921/14-2-1921) y enseguida trasbordó al *Cataluña* (14-2-1921/8-3-1921), pues este buque había sido designado para, amarrado en Barcelona, albergar inicialmente la Escuela de la Aeronáutica Naval. Por tanto, todos los alumnos y profesores del primer curso embarcaron en este crucero, pero durante ese año de 1921 los futuros pilotos tuvieron continuos transbordos al ya citado *A. Lobo*, al yate *Giralda*, al destructor *Audaz* y al crucero *Río de la Plata*, en el cual quedó instalada la «base» de la División de la Aeronáutica Naval, amarrado en punta en el muelle de la Estación Marítima de Barcelona.

---

[25] Estaba destinado de ayudante de la Comandancia de Marina de Cartagena, el periódico lo nombra Riso.

[26] RAMOS, Vicente: *óp. cit.,* págs. 43-44.

[27] Causó baja en la Armada en 28-2-1942.

[28] El *Princesa de Asturias* y el *Cataluña* eran viejos cruceros de los tres del plan Rodríguez de Arias de 1887. No estuvieron listos a la hora de la guerra y salieron anticuados de los tres astilleros del Estado, *el Princesa,* de La Carraca, en 1903, el *Cisneros,* de Ferrol en 1903 y el *Cataluña* (el más grande de todos los construidos en Cartagena hasta el día de hoy), en ¡1908!

Los alumnos solicitaron formalmente el curso el 26 de noviembre de 1920 y se les concedió por R.O. del 7 de enero de 1921 (en junio de 1919 Guillén había mostrado por escrito su voluntariedad para hacer pruebas de piloto de hidroaviación; comenzó su curso en la Aeronáutica el 1 de febrero de 1921). Se formó así la primera promoción de oficiales pilotos de la Aeronáutica Naval, que comenzaron a volar desde el aeropuerto del Prat, construido por la Marina, a partir del 18 de mayo de 1921.[29]

PRIMERA PROMOCIÓN DE OFICIALES DE LA AERONÁUTICA NAVAL[30]

Los pioneros de la aviación naval española fueron:

1. Teniente de navío D. Francisco Taviel de Andrade y Delgado. Piloto de aviación e hidroaviación, el 7 de junio de 1923 (†1936).

2. Alférez de navío D. José María Gómez-Ceballos Moreno. Piloto de aviación e hidroaviación el 11 de mayo de 1923. Ingeniero Aeronáutico, en París 1923/25. Profesor en Barcelona desde marzo de 1925. (Causó baja en la Armada en 1928, seguramente pasó a la aviación civil).

3. Alférez de navío D. Juan Montis Villalonga. Piloto de aviación e hidroaviación el 11 de mayo de 1923. Distinguido heroicamente al salvar al maquinista de su avión de morir abrasado[31]. Ingeniero Aeronáutico, en París († en accidente de aviación, el 26 de junio de 1933).

4. Alférez de navío D. Julio Guillén Tato. Piloto de globo libre y dirigible, el 1 de agosto de 1924.

5. Alférez de navío D. Ramón de Carranza y Gómez. Piloto de aviación e hidroaviación, el 21 de mayo de 1923. (Sufrió un grave accidente en Los Alfaques pilotando un Macchi-24, el 27 de marzo de 1924). Pasó a la política durante la guerra civil.

---

[29] DE LA GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española.* Madrid, 1977. En el volumen I, el autor explica con mucho detalle las peripecias y vicisitudes de esta escuela, que anduvo «de barco en barco», hasta que llegó el pequeño crucero *Río de la Plata,* donde estuvo instalada muchos años, junto al *Dédalo,* al *Audaz,* el pontón *Cocodrilo* y las instalaciones que se fueron incorporando al aeródromo naval del Prat.

[30] DE LA GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael: *óp. cit.*, Págs. 43-44. Hubo al mismo tiempo otra promoción de mecánicos de vuelo y otra de alumnos pilotos de marinería. El curso comenzó el 31 de enero de 1921.

[31] DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, Pág. 94.

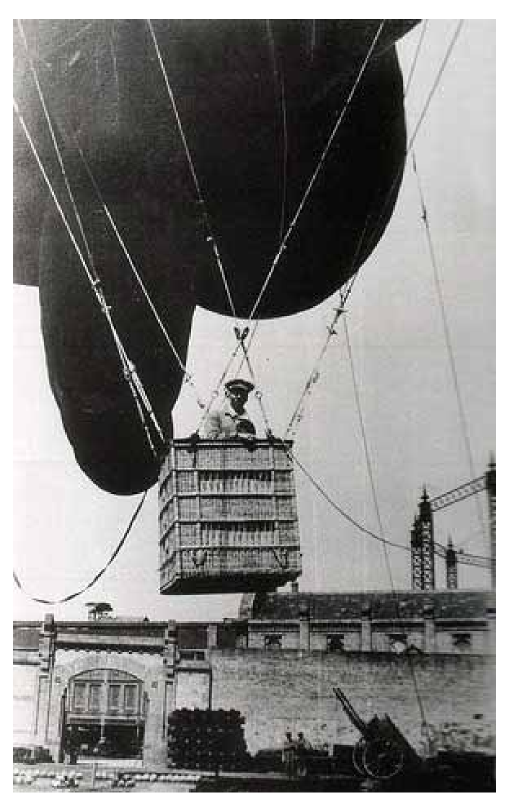
6. Alférez de navío D. Vicente Cervera y Jiménez-Alfaro. Piloto de aviación e hidroaviación, el 7 de junio de 1923 (Se mató en un accidente trece días después, el 20 de junio de 1923, en Barcelona)

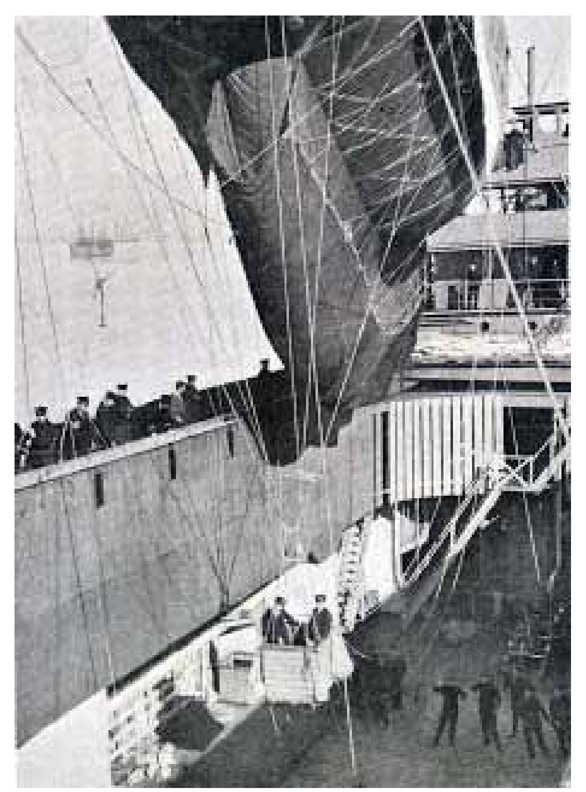
7. Alférez de navío D. Manuel de la Sierra y Bustamante. Piloto de globo libre y dirigible, el 1 de agosto de 1924. Participó en la Copa Gordon Bennett. 23 de septiembre de 1923. Ingeniero aeronáutico, en Londres (1924/1925).

8. Alférez de navío D. Juan Manuel Durán González. Vuelo del Plus Ultra. Piloto de aviación e hidroaviación, el 11 de mayo de 1923. († en accidente de aviación el 19de julio de 1926, en *Barcelona*).

9. Alférez de navío D. Pío Esteban Escoriaza († en accidente de aviación, el 25 de mayo de 1926, en Barcelona).

Los cuatro de la promoción de Guillén (lo que van del 2 al 5 en la relación de más arriba, ambos incluidos) recibieron cruces rojas del Mérito Naval por las operaciones de guerra desarrolladas en Marruecos entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1922. Cuatro de ellos fallecieron (†) en acto de servicio por accidente de aviación.





El teniente de navío Guillén en la barquilla de un globo. El dirigible en el Dédalo



El *Dédalo* atracado en punta, en Barcelona

GUERRA Y PAZ EN EL EMPLEO DE TENIENTE DE NAVÍO DE D. JULIO GUILLÉN TATO (1921-1929)

Ya hemos dicho que D. Julio Guillén ascendió a teniente de navío el día 26 de febrero de 1921; apenas unos meses después, el 22 de julio, se produjo el desastre de Annual, que supondrá un fuerte impacto en la conciencia nacional española.

Tras el desastre de Annual, el ministro de la Guerra nombró al general Juan Picasso para que instruyese una causa sobre lo ocurrido, aunque, tras varias consultas con el Gobierno, los acuerdos, planes o disposiciones tomadas por el Alto Comisario quedaron exentas de investigación, quedando esta limitada a lo ejecutado por jefes, oficiales y tropa para deducir responsabilidades en los casos de incumplimiento de las obligaciones militares. Enseguida se celebró la Conferencia de Pizarra[32] (5-2-1922), donde se trató, con gran reserva, de la sumisión de El Raisuni y los proyectos de operaciones de desembarco en Alhucemas, al cual se le consideró como la perfecta «revancha de Annual».

El 18 de abril de 1922 el general Picasso entregó su expediente en el Congreso, en el cual se formó una Comisión Parlamentaria de Responsabilidades, denominada de los «Diecinueve», y se produjeron duros debates sobre lo ocurrido en Melilla, con interesadas filtraciones a la prensa que caldearon la opinión pública.

[32] En el palacio de los condes de Puerto hermoso, de este malagueño pueblo. Asistieron las principales autoridades civiles y militares de la nación.

Constituida una segunda Comisión de Responsabilidades (10-7-1923), formada por veintiún diputados, el general Berenguer fue llamado a declarar, pero su condición de diputado alivió la tensión. Comenzó a rumorearse que el Rey estaba implicado en el desastre y, ante la falta de acuerdo entre los miembros de la Comisión, se convocó el Pleno de la Cámara para el primero de octubre, a fin de efectuar una votación sobre el asunto. Ese Pleno nunca llegó a reunirse debido a la disolución de las cámaras propiciada por el pronunciamiento de Primo de Rivera[33]:

> El General sabía que la opinión pública, y señaladamente el Ejército de África, pedía la ocupación de Alhucemas por el honor de las armas y por entender que mientras que no se abatiera la influencia de Abd-el-Krim era imposible instaurar el régimen de Protectorado en la zona a nosotros asignada en los Tratados Internacionales[34].

Mientras se desarrollaba el proceso político que acabamos de resumir, la guerra en el Protectorado continuaba con toda crudeza, produciéndose acciones tan señaladas como las de la ocupación definitiva del Gurugú, la reconquista de Zeluán y la del Monte Arruit, ya en 1922 la ocupación de Dar Drius y, al año siguiente, la posición de Tizzi Azza en el puerto del mismo nombre.

Con Primo de Rivera en el poder, y decidido resueltamente a finalizar la guerra con la ocupación del corazón de las cabilas rebeldes de la zona oriental, se ordenó inmediatamente la imprescindible concentración de fuerzas para poder ejecutar el acariciado proyecto de desembarco en Alhucemas, para lo que se llevó a cabo la retirada de Xauen (1924), durísima operación con costosísimas bajas y establecimiento de la línea defensiva «Estella»; la Armada continúo con su cooperación y relataremos enseguida la participación del teniente de navío Guillén en esta fase final de la guerra. Para mejorar la eficacia se organizó el mando de las fuerzas navales de Marruecos, que recayeron en el contralmirante Guerra Goyena con residencia en Tetuán. A finales de febrero de 1925, finalizada la retirada de Xauen, y con las tropas desplegadas en la línea «Estella», comenzaba a prepararse la magna función de Alhucemas.

En este periodo se produce una fuerte cooperación entre el Ejército y la Armada, e irrumpen en el teatro de operaciones las aviaciones de ambos Ejércitos; además, entra

---

[33] Manifiesto del 12.9.1923 y toma del poder el 13.9.1923.

[34] SERVICIO HISTÓRICO MILITAR (Sº. Hº. Mª): *Historia de las campañas de Marruecos.* Tomo 4, Madrid, 1981, pág.2.

en juego Francia, con lo que convertirán el desembarco de Alhucemas en operación «combinada y conjunta»[35].

El día 4 de junio de 1925, mediante intercambio de notas entre el general Gómez-Jordana Souza, miembro del Directorio, y el embajador de Francia en Madrid, se acuerda celebrar en esta última capital una conferencia entre dos representantes de cada nación, asistidos por «peritos militares y navales», los cuales en tiempo récord llegaron a los acuerdos siguientes:

1. De vigilancia marítima de las costas de Marruecos (22-6-1925)
2. De colaboración para la vigilancia de fronteras terrestres y represión de manejos sospechosos… (8-7-1925)
3. De proposiciones conjuntas que se dirigirán a las cabilas rifeñas y yebalas, a las cuales se concedería un régimen de administración autónoma (11-7-1925)
4. De protección de Tánger (21-7-1925)
5. De cooperación militar eventual contra las tribus rifeñas y yebalas (25-7-1925)
6. De límites de las dos zonas de influencia (25-7-1925)

El mismo día 25 de julio el marqués de Estella escribió al embajador de Francia y, en virtud del acuerdo número 5, le dice: «… el Gobierno de S. M. tiene interés en precisar que no entra en sus planes otra acción de cooperación militar más que un desembarco en la bahía de Alhucemas …». E inmediatamente el embajador de la República contestó: «J'ai l'honneur de faire savoir à V. E. que mon Gouvernement est d'accord à ce sujet avec le Gouvernement de S. M.».

Así se abría el telón de la fundamental función de Alhucemas que, por una parte, procurará una duradera paz en el Protectorado y, por otra, resucitará las operaciones anfibias proscritas desde el gran fracaso aliado en Gallipoli (1915).

Las operaciones de ocupación, limpieza y pacificación continuaron hasta que el día 27 de julio de 1927, el Alto Comisario, teniente general D. José Sanjurjo, pudo pronunciar la siguiente alocución:

> Al Ejército y las Fuerzas Navales de Marruecos. Con los movimientos efectuados se han abatido los últimos restos de la rebeldía, ocupando la totalidad de nuestra zona de Protectorado, y se ha dado fin a la campaña de Marruecos, que durante diez y ocho años ha constituido un problema para los Gobiernos, llegando en mo-

[35] Más de una nación (España y Francia) y más de un ejército (Tierra, Mar y Aire).

> mentos críticos a producir serias inquietudes en la nación que pródiga, vertió aquí su sangre y sus energías morales y económicas para mantener el legado de altivez y gallardía que nos dejaron nuestro antepasados conquistadores de un mundo (…).[36]

Esa paz durará hasta la devolución del Protectorado al Reino de Marruecos en 1956.

En este contexto que hemos tratado de sintetizar al máximo, D. Julio Guillén será un actor excepcional y, por razón de su misión de observador aéreo, un excelente reportero gráfico de algunos acontecimientos extraordinarios. Retomemos su biografía.

EN LA NUEVA ESCUELA DE LA AERONÁUTICA NAVAL EN BARCELONA

La patente de teniente de navío le llegó a D. Julio cuando recién había comenzado el curso de piloto. El día 18 de mayo de 1921 tendrá su bautismo de vuelo a bordo de un aparato M-NOAC, con el inglés Mr. Brown de piloto instructor; durante los «siete minutos» de vuelo alcanzaron los 1.000 metros de altura. A lo largo de este primer año de alumno piloto volará:

- En avión AVRO, 4 horas y 10 minutos;
- En globos cautivos, 7 horas y 45 minutos (a veces remolcados por el destructor *Audaz);*
- En globos libres, 40 horas y 30 minutos, donde totalizó 347 km de recorrido.

La vena artística de Guillén destacaba ya tanto que, cuando fue a Madrid a reconocimiento médico, previamente a su marcha a Barcelona, dibujó el emblema de piloto naval[37] que él, con toque romántico, se hizo tatuar sobre su pecho, y su ingenio le hizo destacar en la dirección del montaje:

> (…) de un hangar de dirigibles de 72x22x21 metros, formados por armaduras de coladura de hierro y haberlo hecho muy bien y en menos tiempo que lo hizo la casa constructora la primera vez. Este oficial, si sigue así, será muy buena base para la Aerostación Naval, especialidad a la que se dedica (…).[38]

---

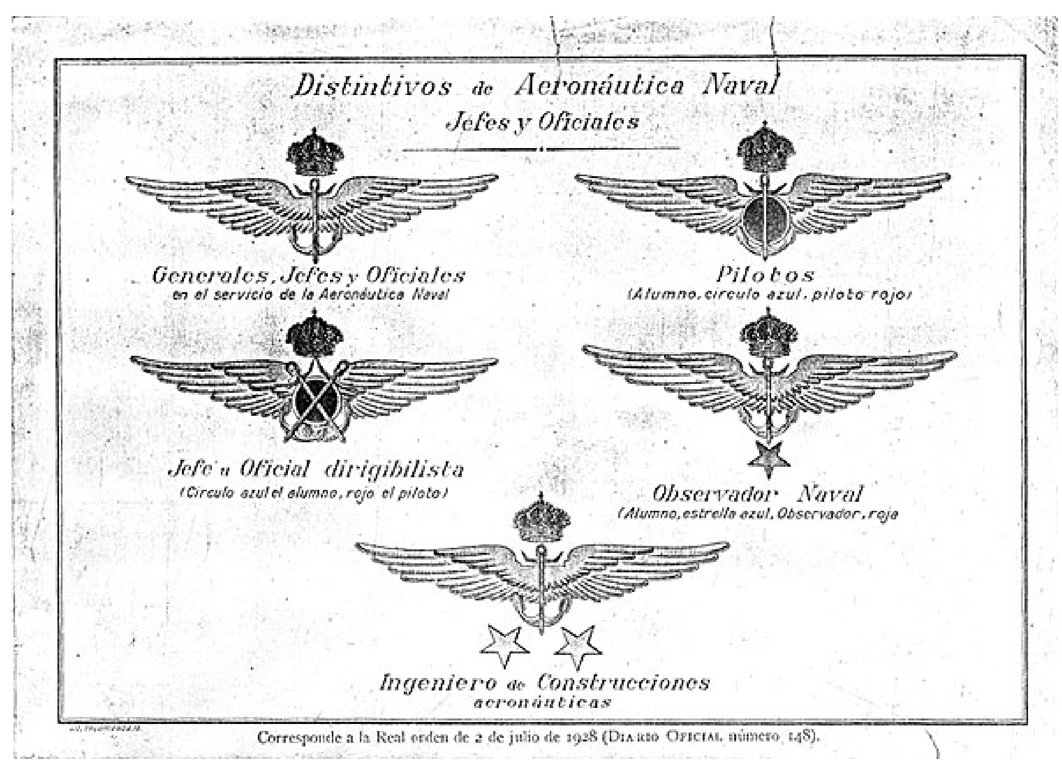
[36] QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo y LLABRÉS BERNAL, Juan: *La Marina de Guerra en África.* Madrid, 1928. Pág. 418.

[37] Vid. DE LA GUARDIA Rafael: *óp. cit.*, págs. 56-59, relata con todo detalle la curiosa anécdota que condujo a Guillén a realizar este dibujo.

[38] Informes del capitán de fragata D. Pedro María Cardona, correspondientes al 31-12-1921. que figuran en el expediente de D. Julio Guillén Tato.

También figura en su hoja anual de servicios de 1921 que desempeñó una comisión de servicio en París, de 21 días de duración, para visitar la VII Exposición Aeronáutica Internacional, mas no dice entre qué fechas la efectuó. Sin embargo, a esta Comisión le sacará la Marina mucho jugo pues, a partir de ella, D. Julio se convertirá en diseñador y montador de sus estands, como iremos viendo.

En febrero de 1922, la Marina, previa comisión a Roma del capitán de fragata D. Pedro María Cardona, primer Jefe y fundador de la Aeronáutica Naval, compró dos dirigibles S.C.A.[39], los más pequeños del mundo en su clase[40], y que entusiasmaron a D. Pedro, que previó enseguida la oportunidad de embarcarlos en el *Dédalo* para utilizarlos en África, donde lo hicieron con ventaja, incluso en condiciones de mal tiempo, en operaciones de bombardeo ligero, fotografía y reconocimiento. Estos dos aparatos llegaron a Barcelona a finales del mes de marzo del mismo 1922 y fueron sus pilotos los tenientes de navío Guillén y Sierra, que comenzaron inmediatamente a adiestrarse para embarcar a continuación en el *Dédalo.*



Distintivos de la Aeronáutica Naval. Diseños de Guillén.

39 Por el nombre de la casa constructora: Stablimento di Construzione Aeronautiche, de Roma.

40 1.520 m^3 de capacidad, eslora: 39,3 m, diámetro medio: 9 m, y altura máxima: 13 m. 2 motores Anzani de 40 CV que consumían 15 kg de gasolina y aceite cada hora. Velocidad: 60 km/h a plena carga con un motor y 80 km/h con los dos. Techo: 3.200 m. Podía llevar en su barquilla de acero y madera, piloto, mecánico y 3 pasajeros. Precio: inferior a 50.000 pesetas (100 veces el sueldo mensual de un capitán de corbeta de esa época, por tanto unos 250.000 euros de hoy en día). «Puestos en Barcelona», costaron las dos 118.000 pesetas. Vid. DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, Vol. I, páginas 95 y siguientes.

PRIMERA MISIÓN DE LA AERONÁUTICA NAVAL EN ÁFRICA

El *Dédalo* se adiestró en aguas mediterráneas con vistas a su incorporación al teatro norteafricano entre el 20 de mayo y el día del Carmen de 1922 e hizo escalas en Valencia, Cartagena, Alicante y Santa Pola; utilizó toda su fuerza aérea embarcada en vuelos individuales y de escuadrilla, utilizó los S.C.A. y practicó tácticas de ataque al suelo, tras lo cual regresó a la Ciudad Condal, de donde había salido.

La prensa alicantina se hizo eco del sobrevuelo de la ciudad por una «(…) nave aérea denominada dirigible (…) que iba pilotado por nuestro paisano don Julio Guillén Tato y, según nos dijeron, por el hijo del Gobernador Civil (…)»[41].

Al quedar en Barcelona listo para desempeñar comisión, tenía embarcados seis Savoia-13, cuatro Savoia-16, seis Macchi-18, un Parnall-Panther desarmado, tres globos cautivos y dos S.C.A. A ese material había que añadir los repuestos y una munición (bombas de 20, 112 y 230 libras; 3.000 granadas explosivas de mano, 8.000 bombas incendiarias, granadas de gases asfixiantes y lacrimógenos, botes de humos y munición de armas ligeras); la carga preocupaba tanto al mando de la Marina, dado que el buque era un mercantón habilitado a toda prisa como porta-hidroaviones, que se le dio la orden de que cuando llegase a la zona de operaciones estuviese siempre fuera del alcance de la artillería rifeña[42].

El 30 de julio del mismo 1922 el *Dédalo* zarpó de Barcelona para Cartagena, de donde salió para Ceuta el día 2 de agosto, donde del 3 al 5 se ejercitaron los pilotos; zarparon en la madrugada del 6 para la bahía de Alhucemas y se estrenaron ese mismo día, en función de guerra, la Aeronáutica Naval y concretamente el teniente de navío Guillén quien, volando como observador en un Macchi-18, tripulado por el teniente de navío Taviel de Andrade, arrojó bombas a mano sobre la playa de la Cebadilla; estuvieron volando, desde las 15:00 horas, durante 40 minutos y llegando a una altura de 1.200 metros, para alcanzar con sus bombas la batería instalada por los rifeños en el Morro Nuevo y en el poblado de Azibfazar[43].

El día 15 de agosto, un Savoia-16, pilotado por el teniente de navío D. Manuel de Flórez y Martínez de la Victoria que llevaba a Guillén de observador, amaró de emer-

---

[41] RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, Pág. 47.

[42] DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, Pág. 111.

[43] Diario de vuelo del teniente de navío Guillén Tato. En las playas de la Cebadilla y Axdir se realizará el desembarco de Alhucemas de 1925, que más tarde comentaremos. Vid. DE LA GURDIA RAFAEL: *óp. cit.*, págs. 112-118.

gencia por avería del motor a 2 millas de Cabo Quilates, siendo recogidos por el destructor *Audaz* (que formaba, con el *Dédalo* y las lanchas *h-1* y *h-2,* la división naval de la Aeronáutica, puesta a las órdenes directas del Alto Comisario en Marruecos) bajo el fuego de cañón de la batería mora del Morro Nuevo, siendo amarrado finalmente el hidroavión a un tangón del *Alfonso XIII.* Durante su forzosa permanencia a bordo del acorazado, los tenientes de navío Flórez y Guillén asistieron al bombardeo sobre Sidi Dris y se reincorporaron al *Dédalo* el día 21, en Melilla.

En septiembre, intentó la travesía del Estrecho de Gibraltar (suponemos que de Algeciras a Mar Chica, no lo dejó anotado) en dirigible, pero una avería en los tanques de combustible la abortó.

El día 16 de septiembre, un bote-auto del *Dédalo* que transportaba 17 personas, entre las cuales había varios oficiales del batallón de la *Princesa*, el teniente de navío Guillén, un mecánico y varios marineros, zozobró cerca de la punta del muelle de Villanueva de Melilla. Varios botes de los buques fondeados en la bahía acudieron al salvamento de los náufragos, pereciendo ahogados un oficial del citado batallón, el mecánico y dos de los marineros del *Dédalo.* D. Julio lacónicamente anotó: «Naufragó bote por fuerte Levante».

Enseguida, volvió a participar en operaciones de bombardeo los días 21 y 23 de septiembre, sobre Afrau, Bocoya y Sidi Dris, tras los cuales el *Dédalo* se dirigió a Cádiz; regresó enseguida a la zona de operaciones, en la que continuaron los vuelos de reconocimiento y bombardeo, hasta el día primero de noviembre en que zarpó para Alicante y Cartagena. Volvió a Melilla el día 8 del mismo mes; sus aviones continuaron operando hasta el día 13 en que, finalizadas las operaciones, regresaron a Barcelona, aprovechando el tránsito para un «viaje de propaganda» por diversos puertos del Mediterráneo[44]. Rindió viaje el día 29, tras recibir calurosas felicitaciones del Alto Comisario y del Almirante Jefe de la Escuadra de Instrucción.

Por las acciones de guerra en que participó, le concedieron a D. Julio la medalla de Marruecos y una cruz del Mérito Naval de 1ª clase con distintivo rojo y, por la redacción de una memoria sobre globos cautivos, otra mención honorífica.

Ya en Barcelona, y como sigue siendo reglamentario en la Armada, D. Pedro Cardona rindió los informes reservados de D. Julio Guillén, correspondientes a ese año de 1922 y anotó:

---

[44] Visitaron Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia y Tarragona, para dar a conocer la nueva arma aérea y estimular la afición a la Marina entre la juventud.

> Durante este año ha continuado siendo este oficial alumno del curso de aerostación de esta Escuela, habiendo demostrado aplicación y aprovechamiento. Ya como observador, ya como comandante de dirigible ha tomado parte en todos los bombardeos desde el mar en Marruecos, mereciendo ser citado como distinguido y propuesto para recompensa. Está indicado para auxiliar de Instructor de Aerostación de esta Escuela, y tiene aptitudes para hacerlo bien y lo haría mejor «si fuera más ordenado». A bordo, Barcelona, 31-12-1922.

No era D. Pedro de los que informaban a la ligera, y al año siguiente volverá a la carga:

> A medida que se ha ido soltando este oficial, se ha puesto de manifiesto «su idiosincrasia algo bohemia, poco propensa al orden y al método, siendo de esperar que», con la edad, se corrija de estos defectos que, si no los vence, anularán las buenas condiciones de inteligencia, entusiasmo y saber que reúne. Ha concurrido a la copa Gordon-Bennett, pilotando el globo de esta Escuela *Hesperia*, corriendo serios peligros con tranquilidad y valor por dejar bien puesto el pabellón nacional; por ello está propuesto para una recompensa. A bordo, Barcelona 31-12-1923.[45]

Estas alusiones al desorden sirvieron a su hija María para encabezar su magnífico y «ordenado» trabajo sobre su padre, cuando en su «A modo de presentación» comienza diciendo: «Reunir esta documentación no ha sido tarea fácil. Mi padre, persona sencilla y de carácter bohemio y desorganizado para sus cosas…»[46]

Y esa copa, de la que habla D. Pedro, no fue precisamente un *fair play* deportivo para señoritos ociosos, el descanso de los guerreros en la «paz de Barcelona» duró muy poco, pues enseguida se enrolarán en esa misión de paz que resultará mucho más peligrosa que las precedentes de guerra.

En efecto, a propuesta del mencionado Jefe de la Aeronáutica Naval, se dispuso que el globo *Hesperia,* con los tenientes de navío Julio Guillén y Manuel de la Sierra, como pilotos, y auxiliados por el mecánico Agustín Galiana y un cabo de mar, tomase parte en el concurso para la copa «Gordon Bennett» que se celebraría en pleno equinoccio[47] otoñal de 1923. Curiosamente, los tenientes de navío designados aún no tenían sus diplomas de pilotos de globo libre y dirigible, que obtendrán en febrero de 1925 con antigüedad del 1de agosto de 1924.

[45] Ambos informes en el expediente del CA D. Julio Guillén.

[46] GUILLÉN, Julio: *Bibliografía de D. Julio Guillén y Tato 1897-1972.* Madrid, 1997. Pág. 9.

[47] En la Marina, desde siempre, «equinoccio» y «temporal» son sinónimos.

La prueba resultó durísima. Se disputó en Bruselas, de donde (23-9-1923) salieron veintiún globos pertenecientes a ocho naciones. Por parte de España, además del mencionado *Hesperia,* participaron el *J. F. Duro* del Real Aero Club y el *Polar* de la Aeronáutica Militar. Una vez los globos en el aire, se desató una fuerte tormenta con vientos huracanados que destrozó a tres de ellos, falleciendo todos sus tripulantes (cinco), salvo el teniente de Ingenieros del Ejército español D. Félix Gómez Guillamón[48], que resultó gravemente herido.

El *Hesperia* comenzó su vuelo con lluvia y cuando sobrevolaban Amberes divisaron un fuerte resplandor; se trataba del incendio de uno de los globos, pero ellos lo desconocían. Ya de noche cerrada chocaron contra un poste de cables de alta tensión; milagrosamente no se incendió el globo, a pesar de los chispazos, y tirando casi todo el lastre, consiguieron elevarse y continuaron rumbo al Norte. Hacia las 22:00 horas, ignorando la situación geográfica en que se encontraban, decidieron aterrizar, maniobra peligrosísima, pues fueron rozando el suelo durante cinco kilómetros, largando el ancla porque no pudieron rajar el globo para desinflarlo; entonces tocaron en los postes del tendido telefónico, rompieron ramas de árboles y tejas de varios tejados. Por fin, a las 23:00 horas, se posaron en las inmediaciones del pueblecito holandés de Woldendorp. De los 21 globos que habían tomado la salida, se clasificaron 11 y el *Hesperia* quedó en cuarto lugar, el campeón fue el globo que representaba a Bélgica.

Los tenientes de navío Guillén y De la Sierra recibieron enseguida la calurosa felicitación de S. M. el Rey D. Alfonso XIII y fueron condecorados con sendas cruces rojas del mérito naval de primera clase; cuando, años más tarde, se creó la Medalla Aérea, se les concedió a título individual.

Ciertas dotes de modestia profesional adornan la redacción de la hoja anual de servicios para ese 1923:

> El día 12 de septiembre salgo para Bruselas a participar en la Copa Gordon Bennett. Piloto el día 23, aterrizamos en Waldendorp, holanda (325 Km) quedamos en cuarto lugar, tercero por naciones y primero entre los militares y navales, sufriendo ligeras heridas. Fui calurosamente felicitado por S. M., Aeronáuticas Militar y Naval, y citado en la orden de la División Naval y propuesto para recompensa por Guerra (Ministerio de la) y por distintivo a crear del Mérito Aeronáutico Naval. El día 11 de octubre regresé a España.

---

[48] MEXÍA Y ALGAR, José Ignacio: «La aerostación y el inicio de la aviación». *Revista de Historia Militar*, extra Ingenieros. Madrid, 2012. Pág. 170.

Mientras nuestro biografiado participaba en esta prueba, la División Naval de la Aeronáutica volvió a operar en aguas norteafricanas, Salió de Barcelona el 23 de agosto y regresó el 22 de octubre. De Barcelona zarpó para Valencia (15-11-1923) a fin de incorporarse a la Escuadra. De la Guardia[49] explica con detalle la actuación de Guillén en esta ocasión:

> La escuadra estaba compuesta por los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII,* crucero *Reina Victoria Eugenia,* cuatro submarinos tipo «B» y dos destructores y debería salir para la Spezzia ese mismo día (16-11-23), llevando a bordo del *Jaime I* (en donde arboló su insignia) a S. M el Rey a quien acompañaba S. M. la Reina, el General Primo de Rivera, séquito real y personalidades, en visita oficial a Italia (…) los hidros del *Dédalo* (…) volaban en formación, fuera del puerto, así como el dirigible S.C.A. De pronto la falúa real, con el pendón morado a proa, desatracó del muelle (del Grao de Valencia).
>
> El piloto del dirigible, teniente de navío Guillén, que volaba en aquellos momentos sobre el puerto, observó con sorpresa que la falúa real, en lugar de dirigirse al *Jaime I,* se aproximaba (…) al *Dédalo,* en donde finalmente atracó subiendo a bordo del buque su Majestad. Aquello no estaba previsto. En el *Dédalo* la gente cubría pasamanos para el saludo a la voz, y aparte del Comandante y del oficial de guardia, sólo quedaban a bordo el capellán y el médico, pues «todos» los demás oficiales, incluido el Jefe de la División, D. Pedro, y el 2º Comandante, estaban en el aire.
>
> Sin dudarlo, ni esperar ordenes, el dirigible puso proa al *Dédalo* [pudiendo] el teniente de navío Guillén, saltar a cubierta, dirigiéndose a la Cámara de oficiales donde ya estaba el Rey (…) que le preguntó ¿dónde está Perico? [Perico era, naturalmente D. Pedro] por quien D. Alfonso tenía una decidida predilección (…) Mientras tanto, S. M. el Rey, que visitaba el Dédalo por 1ª vez, recorrió algunas de las instalaciones, hangares, talleres e hidros, terminando la visita, como había empezado, en la Cámara de oficiales.
>
> El Rey charlaba, curioseándolo todo y comentando complacido los graciosos dibujos pintados por el teniente de navío Guillén que decoraban la Cámara (…) De pronto, el Rey exclamó sonriente: ¡Aquí falta algo! Era verdad y lo que faltaba era una caricatura del propio Rey, obra –como no– de Guillén, que se había escondido apresuradamente y que al fin, volvió a ocupar su sitio en la Cámara, pero esta vez con una cariñosa dedicatoria con la firma de Alfonso XIII, como recuerdo de su visita al Dédalo.

Al día siguiente, Guillén, a bordo del S.C.A., sobrevoló la escuadra que había zarpado de Valencia a las 09:00 horas, acompañándola, al mismo tiempo que los hidros, en el principio de su derrota a La Spezzia y dirigiéndose luego a amarrar en el *Dédalo.*

---

[49] DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, págs. 168-170.

Para general conocimiento y satisfacción de todo el personal de la Armada, el Boletín Oficial del Ministerio de Marina publicó días más tarde este telegrama dirigido por S. M. al Jefe de la División Naval de la Aeronáutica: «he quedado complacidísimo del estado brillante y de la eficacia de la Aeronáutica Naval y deseo se propague a todo el personal. Alfonso, Rey».

Al comenzar el año 1924 Guillén que, recordemos, se había distinguido en el montaje de los hangares para los dirigibles, recibe el mando de la Sección de Aerostación basada en el aeródromo del Prat del Llobregat[50] y es el encargado también de montar en dicho aeropuerto una fábrica de hidrógeno, pues la que existía a bordo el *Dédalo* no daba caudal suficiente para las necesidades de globos y dirigibles.

En el mes de junio, al mando del dirigible *O-2*, el teniente de navío Guillén salió al encuentro de las escuadras española e italiana –a bordo de esta última venían SS. MM. los Reyes de Italia– a las que sobrevoló cuando recalaron en las Columbretes. Por esta acción se le concedió la Orden italiana de la Corona, en el grado de caballero.

Para cooperar en las comentadas operaciones de la retirada de Xauen, volvió la División Naval de la Aeronáutica a operar en aguas africanas, entre el 1 de agosto y el 17 de noviembre de 1924, durísima campaña por los muy malos tiempos sufridos y por la primera pérdida en combate de un oficial alumno de la Aeronáutica, el alférez de navío Jorge Vara Morlán. El teniente de navío Guillén no participó en esta campaña, pues su faceta de «ingeniero industrial» y el aludido montaje de la fábrica de hidrógeno le retuvieron en Barcelona, aprovechando esta calma para contraer matrimonio, en Alicante el día 15 de octubre de 1924, con la señorita María de los Ángeles Salvetti y Sandoval, de cuya unión nacieron cuatro hijos: Fernando (fallecido siendo capitán de navío), Julio (que fue teniente de complemento de Infantería de Marina), María de los Ángeles y Jorge (coronel de Intendencia de la Armada). El matrimonió Guillén se estableció en Barcelona a partir de enero de 1925[51].

Por R. D. del 24 de noviembre de 1924, que reorganizó la Aeronáutica Naval, se disolvió la División Naval de Aeronáutica y se creó la Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona y la «Estación transportable de Aeronáutica Naval instalada en el vapor *Dé-*

---

[50] Una vez aprobada la construcción de un aeródromo en Barcelona, por R. D. del 24 de noviembre de 1924, se declararon de utilidad pública y sujetas a expropiación dos fincas denominadas «La Volatería» y «Las Monjas», además de un hangar allí existente y un casa. La primera finca dio nombre al aeródromo construido por la Marina; la finca era propiedad de Ricardo Conde. Vid. DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.,* Pág. 221.

[51] Vid. RAMOS, Vicente: *óp. cit.,*págs. 50-51.

dalo», con lo cual la Marina definía algo muy parecido al actual concepto de «unidad aérea embarcada».

Al finalizar 1924, D. Pedro Cardona volvió a la carga informando: «Durante este año ha continuado ejercitándose en aerostación, en cuya rama es un buen piloto, ratificándome en los anteriores juicios sobre este Oficial».[52]

En abril de 1925, D. Julio se trasladó a Flix (Tarragona), en comisión de servicio y acompañando a su jefe. el capitán de fragata D. Pedro Cardona, para estudiar la posibilidad de obtener hidrógeno en la planta electroquímica de la hidroeléctrica de Flix, para lo cual la Armada tendría que instalar allí una central compresora de hidrógeno, instalación que se realizó años más tarde.

En ese mismo mes, aparecerá en la vida de nuestro polígrafo una faceta nueva, quizás ya apuntada cuando le vimos realizando el altar para la Patrona a bordo del *Carlos V*, en la cual se distinguirá en muchísimas ocasiones a lo largo de su fecunda vida. En efecto, a la Escuela de la Aeronáutica se la autorizó a aceptar una invitación para participar en el Salón Internacional del Automóvil y la Aeronáutica que se celebraría en Barcelona durante el siguiente mes de mayo. En el estand de la Escuela, cuyo diseño y montaje se encomendó al teniente de navío Guillén, se invirtieron 2.500 pesetas (unos 10.000 euros de hoy) y se expusieron un dirigible pequeño, dos hidros de los construidos en los talleres de la Aeronáutica de Barcelona y material de enseñanza de motores. El ingenio de Guillén quedó patente cuando ordenó colocar un letrero, quizás lo confeccionó él mismo, que decía «Se puede pasar y tocar»; excusamos decir que nadie tocó lo expuesto[53]. Pero el año de 1925 relumbra en la historia de España por el desembarco de Alhucemas[54] y para sus operaciones se preparará la Aeronáutica, incrementando decisivamente su personal y su material.

Guillén se incorporará a la zona de operaciones en vuelo, desde Barcelona a la base de la Aeronáutica Militar del Atalayón en Mar Chica (Melilla), a bordo de un Macchi-24 de la recién incorporada escuadrilla de seis aparatos comprados en Italia. Al igual que lo había hecho en 1922, iba de observador en un aparato pilotado por el teniente de navío Taviel de Andrade. Este vuelo de escuadrilla se hizo en dos etapas: el día 10 de septiembre, Barcelona-Base de la Aeronáutica Militar de Los Alcázares, en Murcia (4

---

[52] RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, pág. 51.

[53] DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, pág. 249-250.

[54] BLANCO NÚÑEZ, José María: *Actas del Congreso Internacional de Historia Militar.* Tomo I. Turín, 2013, págs. 349-368.

horas 25 minutos), y al día siguiente el salto desde la última al Atalayón (4 horas 40 minutos).

Estos Macchi-24, de alas no plegables, eran de difícil embarque a bordo del *Dédalo*[55], por lo que se incorporaron a las fuerzas aéreas del mando del general Soriano (director de la Aeronáutica Militar), que operaban desde la mencionada base del Atalayón, y sus observadores volaron tanto en su escuadrilla como en las de la aeronáutica militar; Guillén lo hizo en la segunda escuadra del mando de D. Alfredo Kindelán, participando en varias operaciones de bombardeo en la zona de la operación anfibia.

También voló Guillén dirigibles de la Aeronáutica Militar; en uno de ellos fue abatido por la artillería enemiga, pero resultó ileso. En otro vuelo en hidro, que pilotaba el también famoso capitán Ramón Franco, salvó el pellejo de milagro porque un botón metálico de su marinera desvió una bala de fusil, lo que da idea de la baja altura a la que realizaban sus bombardeos.

Él dejó anotada su participación en los bombardeos de:

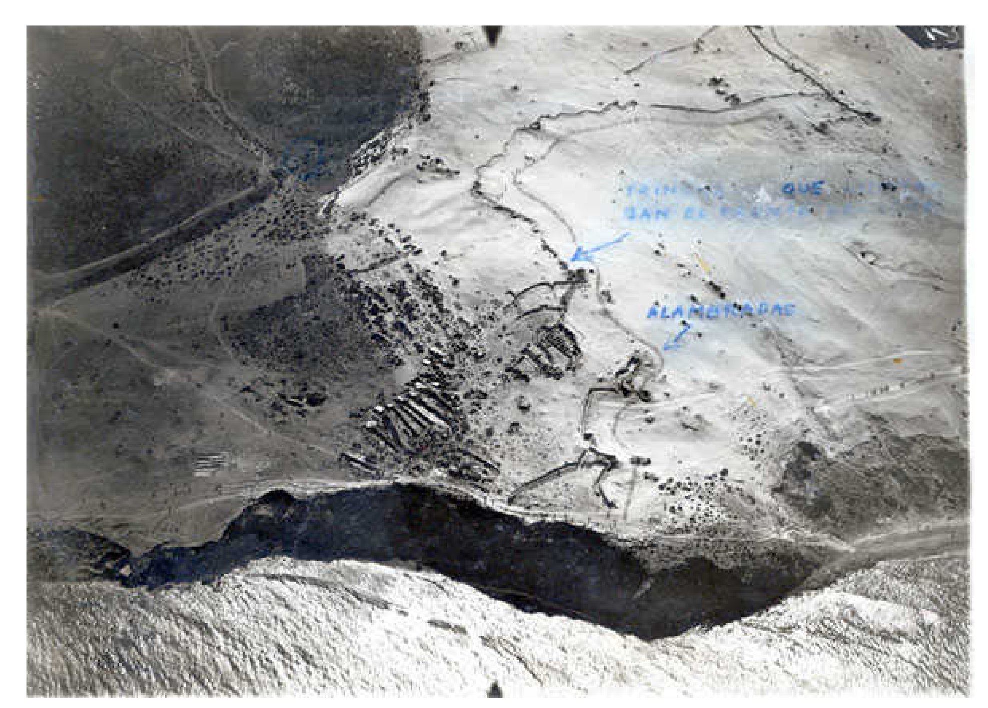
> (…) Ben-hach-Mohamet, Tigaminin, Malmusí, Axdir, Amekrán, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamastat, Ain-Kmra, Tamasquinda, Didi-Dris y Kilates (SIC). El día 10 de octubre tomó agua en cabo Kilates siendo recogido por el *Torpedero 17* (…) habiendo tomado parte en las tomas de Malmusí, Palomas y Rocosa.

Culminada la operación con éxito con la toma del monte Amekrán y la del poblado de Axdir, capital de la República del Rif entre 1921 y 1925, y, por tanto, cuartel general de Abd El-Krim (en extenso: Muhammad Ibn'Abd El-Karim El-Khattabi), la escuadrilla regresó en vuelo a Barcelona a donde llegó el día uno de noviembre, haciendo una primera etapa desde Mar Chica a Los Alfaques (5 horas 15 minutos) y la segunda hasta Barcelona (1 hora 15 minutos). Sus aviones totalizaron en esta victoriosa campaña, 2.000 horas de vuelo en misiones de reconocimiento y bombardeo.[56]

---

[55] En alguna emergencia se izó alguno a su cubierta a costa de paralizar las operaciones de los demás.

[56] Vid. DE LA GUARDIA, Rafael: *óp. cit.*, Pág. 266-279.



Fotografía tomada por D. Julio Guillén durante el reconocimiento de Alhucemas (1925). Señaladas con tinta las alambradas, trincheras y fortines. Colección Jorge Juan Guillén Salvetti.



La cala del Quemado fotografiada por D. Julio Guillén. Colección Jorge Juan Guillén Salvetti.

Por su actuación en Alhucemas, D. Julio Guillén recibió la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo (R. O. 22-1-1927). Anotamos más arriba la inauguración (25-5-1925[57]) de la Escuela de Guerra Naval en Madrid, pues bien, en su primer curso (7-10-1925/16-9-1926)[58] se programaron una serie de conferencias técnicas sobre el nuevo material naval, comenzando con el del arma submarina y siguiendo con el de la aeronáutica en mayo de 1926. Para ello se desplazaron a Madrid el capitán de fragata

[57] Vid. *ABC* de Madrid, portada, 8-10-1925.

[58] CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *La Escuela de Guerra Naval, 75 años de historia.* Madrid, 1999.

Cardona, que dio seis conferencias; el teniente de navío Guillén, recién nombrado piloto jefe de la sección de dirigibles de la Escuela de Aerostación Naval, que pronunció dos; y otros dos pilotos que dieron una cada uno. La importancia que se concedió a este ciclo de conferencias fue tal, por lo novedoso y por venir los conferenciantes recién fogueados en África, que a una de las de D. Pedro asistió S. M. el Rey, acompañado del Ministro de Marina, almirante Cornejo, y a todas las demás acudieron el capitán general de la Armada[59], el jefe y el 2º jefe del Estado Mayor Central de la Armada y el vicealmirante marqués de Magaz que, durante la estancia en África del presidente del Directorio, general Primo de Rivera, actuó como presidente interino del mismo, amén del primer director del Centro capitán de navío D. Salvador Carvia y Caravaca.

Estas actividades de Guillén no le impidieron continuar sus vuelos en dirigible y ascensiones en globo libre ni con el asunto de la fábrica de hidrógeno. El 28 de septiembre de 1926 realiza nueva comisión de servicio en Madrid para asistir al Congreso Hispano Americano de Aerostación, volando el dirigible nº 51 de la Aeronáutica Militar desde su base de Guadalajara. Enseguida, con su fama de polígrafo *in crescendo*, cuando el Real Aero Club de España organizó en Madrid la Primera Exposición Nacional de Aeronáutica en el espléndido marco del Palacio de Cristal del Parque del Retiro madrileño (octubre de 1926), fue el encargado de montar el estand de la Marina, donde colocó un Savoia-13, un Macchi-18, barquillas de globo y de dirigible, modelos a escala reducida de diversos aparatos de la Escuela barcelonesa y diverso material de la misma.

Y empalmando una comisión con la siguiente, lo vemos, a primeros de 1927 formando parte de la Junta reorganizadora de la Aeronáutica Naval en Madrid. En esa Junta le ordenaron redactar una memoria-proyecto para la instalación de un compresor de hidrogeno en Flix (Tarragona), la cual fue aprobada y se le dieron las gracias en R. O. (20-5-1927, D. O. 115). Inmediatamente, se le ordenó formar parte del comité deportivo para la Exposición Universal de Barcelona (que se celebraría en 1929).

Y hablando de Juntas, el humilde autor de esta biografía tuvo la oportunidad de escuchar, de los labios del propio D. Julio Guillén, la pobre opinión que le merecían, en una frase un tanto fuerte: «Las Juntas son como las meretrices, cuanto más ayuntan menos conciben».

---

[59] Cargo hoy inexistente (no así el empleo) que ocupaba el almirante más antiguo del escalafón, el cual era ascendido al empleo de capitán general (R. O. 12-1-1912), tenía despacho y ayudante, y era una especie de «defensor del personal de la Armada» antes de que tuviesen que recurrir a la instancia suprema. Creado por la Ley Maura-Ferrándiz (1909) y suprimido por la República en 1931. En las organizaciones anteriores de la Restauración existía un solo almirante con el destino de presidente del Centro Consultivo de la Armada.

Cuando en mayo del mismo año de 1927 se disponía a «zarpar Ebro arriba» para Flix, con el fin de dirigir los trabajos de la instalación del compresor de hidrógeno, pero próximo a ser inaugurado el nuevo edificio del Ministerio de Marina[60], se le encargó (R. O. 27-6-27, D. O. 141) la catalogación e instalación del Museo Naval de Madrid, lo que marcará definitivamente el rumbo de su carrera, aunque con las guiñadas que veremos. Al inaugurarse este nuevo edificio y al comenzar a instalarse en su planta baja el Museo Naval, se tomó la resolución de que el ayudante mayor del Ministerio[61] fuese, por razón de su cargo, el director del Museo Naval (supiese o no de catalogación, museología, historia o arte). Así pues, entre el 16 de julio de 1928 y el 8 de noviembre de 1933, cinco capitanes de fragata se relevaron en esa Dirección, por eso las listas de directores del Museo y de la Ayudantía Mayor del actual Cuartel General de la Armada, se correlacionan entre el capitán de fragata D. Julio Suanzes y, el de su mismo empleo, D. Juan Sandalio Sánchez Ferragut; pero, consciente el mando de esa anomalía orgánica, decidió destinar a D. Julio de segundo para que montase y organizase el Museo como era debido; ese criterio lo mantuvieron, como enseguida veremos, las autoridades republicanas.

En junio de 1927, a la suma poligráfica de Guillén se añadió un nuevo sumando: la heráldica, disciplina en la que ejercerá un continuo magisterio, sobre todo a partir de su ingreso en la Real Academia de la Historia, si bien en este momento se le nombró representante del Ministerio de Marina en la Junta Interministerial de Heráldica, la cual, en octubre del mismo año, lo eligió su secretario. Finalizadas las reuniones de esta Junta, el 2 de diciembre se trasladó a Madrid, en comisión de servicio a las órdenes directas del ministro de Marina, para continuar con los trabajos del Museo. Los reconocimientos a su labor, a pesar de su juventud, continúan, pues se le concedió la cruz de la Orden de Carlos III por R. O. del 17 de diciembre de 1927.

Tras su cambio de residencia a Madrid, fue nombrado «comandante de quilla» de la nao *Santa María* (R. O. 22-2-1928), por lo que dirigió la construcción de esta reproducción[62] al tiempo que se le destinaba al Negociado de Campaña del E.M.C. de la Armada

---

[60] Se trata del que existe actualmente en el edificio del EMA (antiguo Ministerio de Marina) inaugurado por Primo de Rivera el 16.7.1928. El anterior estaba en el viejo Ministro, actual edificio del Centro de Estudios Políticos y Constitucionales en la plaza de la Marina Española. Vid. ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *El edificio del Ministerio de Marina (Cuartel General de la Armada),* Valladolid, 2006.

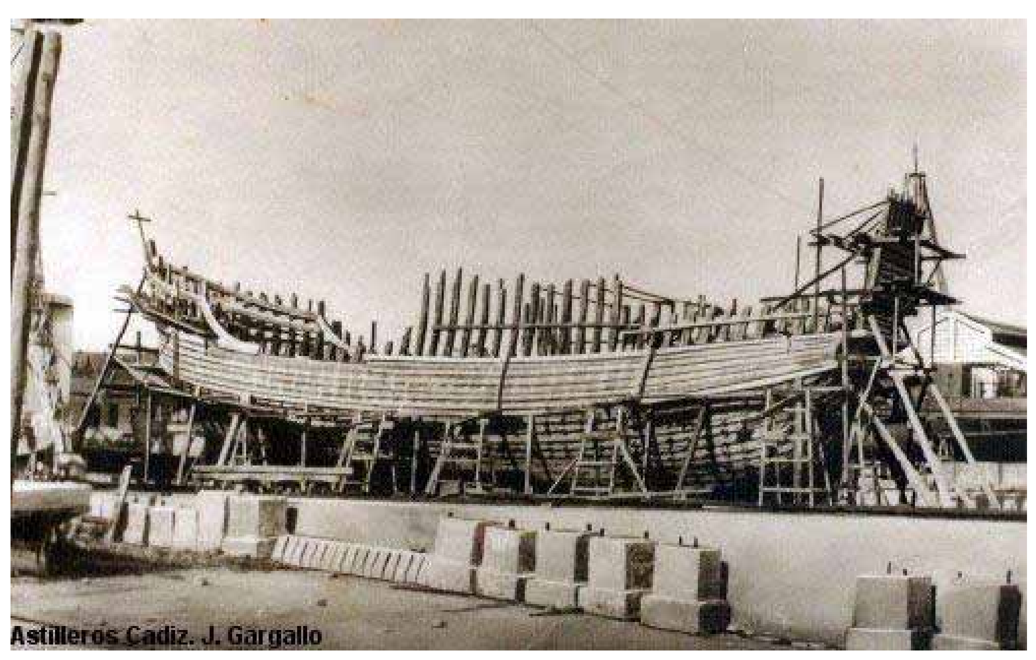
[61] El cargo viene del siglo XVIII y significaba «Primer Ayudante», con la práctica se convirtió en el oficial encargado de las grandes dependencias (Arsenales, Capitanías y Cuarteles Generales…) como mando militar y administrativo; en el Ejército de Tierra se denomina: Gobernador.

[62] En el IV Centenario se había construido otra que mandó el prestigioso capitán de navío D. Víctor María Concas y Palau, la cual, navegando sin escolta y a pura vela, llegó a Nueva York para la gran Revista

(hoy decimos Sección de Operaciones) para que organizase, como lo hizo, la contribución de la Marina a la Exposición Universal de Sevilla, que se inauguraría el 9 de mayo de 1929, y, ya en la capital, nacerá Fernando, su primogénito, el día 24 de mayo de 1928.

Para el difícil trabajo de arqueología naval que representaba la construcción de la *Santa María* y tratando de no aprovechar «la vaca» dejada por modelos anteriores, sino aproximarse lo más posible a lo que debió ser *La Gallega*, estudió a fondo la pintura de la época, dibujó muebles y objetos para su decoración que después se reprodujeron, estudió las carabelas que figuran dibujadas en la famosa carta de Juan de la Cosa, el cosmógrafo de Colón, hecha en el Puerto de Santa María en 1500… En fin, no dejó papel sin estudiar que pudiese conducir a la mayor fidelidad del modelo. Pero, ya enfrascado en esos estudios, fueron surgiendo nuevas obras que anotaremos en su bibliografía y que demostrarán su increíble capacidad de trabajo. En una entrevista periodística, el mismo D. Julio explicó así su labor:

> Yo, aun sabiendo sus dificultades de la empresa, acogí la responsabilidad y me puse a la tarea con entusiasmo. Durante varios meses, recorrí los museos y archivos de Europa, buscando toda suerte de informes que pudieran serme útiles, fueron tres años en total los que dediqué al estudio del proyecto, pues quería que la nueva *Santa María* fuera una reproducción fidelísima hasta en sus más mínimos detalles.[63]



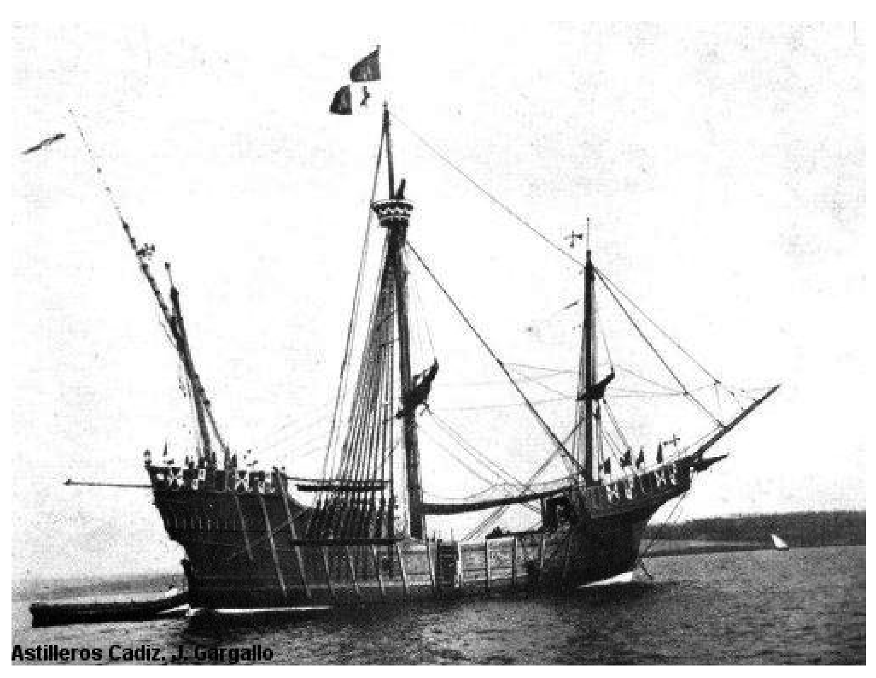
La *Santa María* en gradas (Astilleros de Cádiz. Foto J. Gallardo).

Naval de 1893 y terminó como pieza de museo en Chicago. Se construyó en La Carraca y se botó el día 26 de junio de 1892.

[63] YSERN, Antonio: *Diario Arriba* del 13-8-1942, recogido por RAMOS, Vicente: *óp. cit.*, Pág. 64.

Por R. D. de 22 de junio de 1927, el ministro de Marina autorizó la construcción de la carabela, presupuestada en 220.000 pesetas, por parte de los Astilleros de Echevarrieta y Larinaga, de Cádiz, que por entonces estaban terminando el buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, botado el 5 de marzo de 1927. Las dimensiones del buque serían 170 toneladas de desplazamiento, 24,50x7,90x2,25 metros (eslora, manga, calado). La madera utilizada fue pino del país y se la armó con cuatro bombardas y cuatro falconetes. Para la elaboración de los planos de construcción, Guillén contó con el general de brigada de Ingenieros Navales D. José Quintana y Junco y con el teniente coronel del mismo cuerpo D. Juan Campos y Martín; los trabajos en grada fueron dirigidos por el ingeniero D. Juan Aldecoa; la quilla se colocó el 15 de agosto de 1928 y la botadura tuvo lugar el 26 de enero de 1929. Tras las satisfactorias pruebas de mar efectuadas los días 19 de febrero y 13 de abril en la bahía de Cádiz, el día 4 de mayo de 1929 se procedió a la solemne entrega del buque a la Armada, tomando su mando efectivo el capitán de corbeta D. Julio Guillén, que había ascendido a ese empleo el 29 de abril inmediato anterior (D. O. 97, pág. 946).

La dotación inicial del buque quedó formada con los oficiales ocupando, como si del pleno siglo XV se tratase, los destinos siguientes: maestre, el teniente de navío D. Álvaro Urzaiz y de Silva; contramaestre, el teniente de navío D. Rafael García de Angulo y Romero; pilotos los alféreces de navío Daniel Araoz Vergara y Joaquín Miquel y Rodríguez de la Encina; lombardero, el condestable D. Antonio Díaz Roche; alguacil, el alférez de navío D. Luis Sánchez Pinzón; escribano, el contador de fragata del Cuerpo Administrativo de la Armada, D. José Núñez Palomino; físico, el capitán médico de la Armada, D. José Ripoll Esteve y, con ellos, 32 hombres más de las clases de marinería.



La *Santa María* de Guillén (Foto: Astilleros de Cádiz. Foto, J. Gallardo).

La carabela remontó el Guadalquivir el día 8 de mayo de 1929 y a las 18:00 horas de ese día atracó en Sevilla. Fue recibida por una multitud de personas, al frente de las cuales figuraban SS. MM. los Reyes de España, las infantas Beatriz y Cristina, el general D. Miguel Primo de Rivera, presidente del Consejo de Ministros, varios ministros y diversas autoridades. Los soberanos contemplaron la entrada, remolcada por el cañonero *Laya,* y atraque desde la cubierta del crucero *Reina Victoria Eugenia. H*ubo saludos a la voz y al cañón por parte de los buques de la armada presentes, la *Santa María* izaba el pendón de Castilla y la bandera distintiva del Almirante de la Mar Océana.

El día en que los infantes de España (D. Jaime, Dña. Beatriz y Dña. Cristina) visitaron la carabela, su comandante, desempolvando ceremoniales de la época del Descubrimiento, rompió en dos su bastón de mando, entregando cada uno de los trozos a las infantas, dándoles a probar (como hemos visto hacer hoy en día en Bulgaria) el pan y la sal, y saludando con esta frase: «Bienvenidos a esta nao los señores infantes de Castilla», mientras que desde la cofa un a modo de Rodrigo de Triana vociferó: «Por muchos años, la vida y el grande honor a los muy altos, poderosos príncipes y señores D. Jaime, Dña. Beatriz y Dña. Cristina, por la gracia de Dios, infantes de España, Dios guarde y mantenga».



La *Santa María* en Sevilla
(http://www.galeon.com/juliodominguez/2005/sm29.html)

El día 27 de julio del 1929, la *Santa María* zarpó de Sevilla y llegó a Huelva al día siguiente. Participó en los actos de las fiestas colombinas y el día 3 de agosto bajó a fondear a La Rábida; ese mismo día el comandante recibió el nombramiento de socio de

honor de la Real Sociedad Colombina de Huelva, y el 14 de agosto estaba de regreso en Sevilla.

El día 24 de octubre de 1929, a las 16:30 horas[64], la carabela recibió a bordo la visita del general Carmona, presidente de la República de Portugal, acompañado de su séquito y autoridades. Su Excelencia respondió al brindis del comandante diciendo: «Recuerdo con orgullo las páginas de gloria escritas para la historia por los pueblos hermanos (…)». Por cierto, destaca el *ABC* en su crónica que la cristalería en que se sirvió ese vino de honor era imitación de la de la época del Descubrimiento.

Resumiremos los honores con que fue premiado el comandante, ante el notable éxito obtenido:

- 14-8-1928, correspondiente de la Real Academia hispanoamericana de Cádiz.
- 16-2-1929, comandante de la carabela *Santa María*.
- 29-5-1929, ascenso a capitán de corbeta.
- 3-8-1929, socio de honor de la Real Sociedad Colombina de Huelva.
- 6-12-1929, correspondiente de la Real Academia Sevillana de las Buenas Letras.
- 18-12-1929, miembro de número de la Real Academia Iberoamericana de Geografía, de Sevilla.
- 27-7-1930, comendador de la Orden Real de la Espada, de Suecia.

REAL PATRONATO DEL MUSEO NAVAL

Dando algo «atrás», como se dice en los barcos, diremos que por R. D. de 9 de enero de 1929 se creó el Patronato del Museo Naval bajo la presidencia de honor del rey don Alfonso XIII. Este patronato tendría como vicepresidente al capitán general de la Armada, diez vocales de libre elección del ministro de Marina, el director del Museo, delegados de la Asociación de Armadores de la Marina Mercante y de la de Capitanes y Maquinistas de la misma; el subdirector del Museo actuaría de secretario y, como tesorero, el oficial del Cuerpo de Administración de la Armada destinado en el Museo. Los cargos no serían retribuidos pero a los residentes fuera de Madrid se les podía pasaportar para asistir a las reuniones[65].

[64] *ABC*, edición de la mañana del 25-10-1929.

[65] *ABC*, edición de la mañana del día 11.1.1929.

Al año siguiente, por Decreto de 30 de enero de 1930[66], se dispuso: «Dada cuenta de propuesta formulada al efecto, se nombra subdirector del Museo Naval al capitán de corbeta D. Julio Guillén Tato, sin desatender su actual destino». Pero enseguida, y tras entregar el mando de la *Santa María* (29-5-1930), fue nombrado (1-7-1930), para cumplir sus condiciones reglamentarias de embarco[67], tercer comandante del acorazado *Alfonso XIII* y, al mes siguiente (6-8-1930), transbordó al mismo destino en el crucero *Miguel de Cervantes,* del cual desembarcará (entonces no sospecharía que «para siempre») el día de la Virgen del Carmen de 1931, cuando ya en España se había instaurado el régimen republicano. Lo sabemos, aunque en su hoja anual no lo anotó, por la declaración jurada[68] que formuló el 12 de noviembre de 1941, en la cual declara también que desembarcó por estar cumplido de condiciones en el empleo de capitán de corbeta.

En cuanto a *la Santa María*, que Guillén había soñado llevar a América como la del IV Centenario, por Real Decreto de 31de diciembre de 1930 del Ministro de Marina, se cedió al Patronato Nacional de Turismo. Después, entre vaivenes republicanos, revolucionarios, guerra y carestía de posguerra, fue a dar con sus cuadernas en el lecho marítimo de las aguas, tan queridas de D. Julio, de Villajoyosa, cuando el transporte de guerra *Tarifa* la remolcaba de Valencia a Cartagena en el mes de febrero de 1945.

El *Miguel de Cervantes,* recién estrenado, se había entregado a la Armada el día 14 de febrero de 1930 y cinco días más tarde se incorporó a la Escuadra, por entonces mandada por el vicealmirante D. Rafael Morales y Díez de la Cortina. Por tanto, Guillén disfrutó de un magnífico destino de subalterno… mas en tiempos bien revueltos.

El *Cervantes* estuvo navegando continuamente durante el cuarto trimestre de 1930; el 12 de diciembre se produjo la sublevación de Jaca, en plena «dictablanda». El 14 inmediato siguiente, un Consejo de Guerra condenó a muerte a los capitanes Galán y García Hernández, que fueron pasados por las armas el mismo día en el polvorín de Fornillos, de Huesca. La Escuadra, ante la declaración del estado de guerra en la V División Orgánica (Zaragoza), desplegó en varios puertos importantes, atracando el *Cervantes* en Valencia el día 16 de diciembre. Allí permaneció hasta el 5 de febero de 1931 en que, acompañado de su gemelo el *Almirante Cervera* que había llegado a Valencia el día 2

[66] Sección de Personal, Cuerpo General, del Ministerio de Marina (DO MM nº 24 del 30.1.1930)

[67] Ley 15.5.1982: dos años de los que uno podría ser mandando buque. La República, en 8.12.31, dispondrá que para los capitanes de corbeta fuesen 3 años, de los cuales uno podría ser de mando, pero Guillén ya estaba cumplido.

[68] Anexo 1. Declaración jurada que figura en el expediente Guillén. Legajo 371 del Archivo Central del Cuartel General de la Armada.

inmediato anterior, regresó a Ferrol, donde quedaron atracados el día 9 de febrero de 1931.

Don Julio tampoco anotó los servicios de mar realizados a bordo durante el primer semestre de 1931, ni da noticia alguna sobre la proclamación de la República, quizás algo más dolorosa para él que para muchos de sus compañeros por lo que llevamos relatado.

En vista de ese «silencio» en la hoja de servicio de D. Julio Guillén, acudimos a las memorias del entonces capitán de navío D. Indalecio Núñez Quixano, jefe del Estado Mayor de la Escuadra el 14 de abril de 1931, para mostrar el ambiente que se respiraba en ella durante dicha proclamación republicana:

> (…) cuando estando en Cartagena hubo a bordo del acorazado *España* gritos subversivos dados por un mecánico y ocultado por los maquinistas (…) el mal había contaminado las dotaciones y la indisciplina se enseñoreaba de ellas bajo una capa de aparente subordinación que encubría no pocas faltas.
>
> Días después de estos sucesos (…) se proclamó la República, declarándose las dotaciones en plena indisciplina: escándalo en el *Libertad* con motivo del licenciamiento; sublevación de los fogoneros del *España* en el viaje de Cartagena a Ferrol; sublevación de la dotación del *Jaime I* en el dique de Ferrol (…) los fogoneros del *España* con motivo de la mala calidad del rancho querían obligar a su comandante (…) a entrar en Cádiz; los cabos del *Jaime I* impusieron el desembarco del segundo comandante (…) por la calumniosa imputación de que se quedaba con parte de las raciones y de que era monárquico (…) El gobierno republicano parecía darles en todo la razón.[69]

En ese triste ambiente, como decíamos, desembarcó el capitán de corbeta Guillén para hacerse cargo de sus destinos en la Dirección de la Aeronáutica Naval y en el Museo Naval.

Creación del Patronato del Museo Naval republicano: proclamada la República, un Decreto de la Presidencia de 9 de junio de 1931, a propuesta del ministro de Marina, derogó el R. D. de 9 de enero de 1929 comentado más arriba, disponiendo que, a partir de ese momento, el Museo contase con:

- Un director que sería, al igual que lo venía siendo, el capitán de navío ayudante mayor del Ministerio.
- Un subdirector que también sería el capitán de corbeta D. Julio Guillén Tato.

---

[69] NÚÑEZ QUIXANO, Indalecio: *Mis memorias íntimas.* Inéditas. Utiliza los nombres dados por la República al acorazado *Alfonso XIII (España)* y al crucero *Príncipe Alfonso (Libertad).*

- Un tesorero que sería el comisario del Cuerpo de Intendencia e Intervención de la Armada D. Luis Díez Pinedo.

A todos los anteriores se les nombraba «sin desatender sus destinos» y encargándoles la comisión de redactar un Reglamento nuevo para el Museo Naval. Al conservador del Museo, que era el civil D. Julio García Condoy, por disposición del subsecretario de Marina, capitán de fragata D. Julio Varela, se le concedió el uso de cartera militar de identidad y esta curiosidad se contemplará en el Reglamento del Museo de 1932, que le otorgó la consideración de oficial de Marina.

Por lo anterior, Guillén fue ratificado en la subdirección del Museo Naval de Madrid y como oficial de la Dirección de Aeronáutica Naval del Ministerio de Marina por O. M. de 18 de julio de 1931, destinos de los que se posesionó el 18 de agosto de 1931[70]. Esto constituye una curiosidad excepcional en aquellos convulsos tiempos, dado que las nuevas autoridades republicanas debieron reconocer que Guillén era insustituible si se quería abrir de una vez por todas el nuevo Museo.

Por decreto del presidente de la República, D. Niceto Alcalá Zamora, a propuesta del ministro de Marina D. José Giral Pereira, de fecha 3-6-1932[71], se reguló la Junta del nuevo Patronato y se adscribió el Museo al Ministerio de Marina. Por otro decreto de idéntica fecha y publicado en el mismo Boletín, se publicó el Reglamento del Museo Naval; estaría presidido por D. Honorato de Castro Bonel[72], catedrático de Cosmografía y Física del Globo de la Universidad de Madrid, que dimitió el 28 de abril de 1933. Enseguida otro decreto del presidente de la República, a propuesta del ministro de Marina D. Luis Company Jover, de fecha 27 de julio de 1933, nombró presidente del Patronato del Museo Naval a D. Gregorio Marañón y Posadillo y, en diciembre del mismo año, D. Julio Guillén Tato fue nombrado director (8-12-1933).

> Como Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Marina, como consecuencia de la aplicación de los artículos 4° y 13º del Reglamento del Museo Naval, vengo en nombrar Presidente del Patronato del mismo a D. Gregorio Marañón y Posadillo. Dado en Madrid a veintisiete de Ju-

---

[70] El Estado General de la Armada para 1932 solamente dice que tomó posesión del destino de la Aeronáutica Naval en esa fecha.

[71] D. O. del Ministerio de Marina nº 140 de 15 de junio de 1932, págs. 1021-1024. G. M., nº 167, de 15 de junio de 1932.

[72] Vid. GRACIA RIVAS, Manuel: *Diccionario biográfico de personas relacionadas con los 24 municipios del antiguo Partido Judicial de Borja*. II Tomos. Zaragoza, 2005.

lio de mil novecientos treinta y tres. NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES. El Ministro de Marina, Luis Companys Jover[73].

La presidencia de Marañón fue de lo más fecunda; pronunció varias conferencias en el Museo, en el que incluso se llegó a organizar un congreso médico, y por si su poligráfica personalidad no era suficiente para el prestigio de la entidad naval, entraron también a formar parte del patronato D. Claudio Sánchez Albornoz[74]; el capitán de fragata D. Enrique Pérez y Fernández-Chao, director interino y profesor de la Escuela de Guerra Naval –asesinado en la Cárcel Modelo, en agosto de 1936, donde coincidió con el capitán de corbeta Guillén–; el geógrafo D. Juan Dantín Cereceda; D. Pedro Novo y Fernández-Chicarro, Dr. Ingeniero de Minas y Geólogo; el pintor D. José María Gamoneda y García del Valle; D. José María Torroja, secretario de la Sociedad Geográfica; D. Vicente Vera, de la Escuela Superior del Magisterio; el capitán de navío D. Manuel Medina y Morris y el de fragata D. Manuel Ferrer Antón. Para agradecer los servicios prestados por el insigne Dr. Marañón, que tras la guerra civil coincidió con D. Julio Guillén en las Reales Academias Española y de la Historia, por decreto del presidente de la República y a propuesta del ministro de Marina D. J. José Rocha García, se le concedió la Gran Cruz del Mérito Naval[75] con distintivo blanco.

Durante 1934 se vio Guillén envuelto en un expediente judicial: sumario 109/1934, abierto contra él y contra el capitán de corbeta D. Rafael Lucio Villegas Escudero por el Juzgado nº 12 de la Capital de España[76], pues ambos habían sido denunciados por «comprar votos»; la causa fue enseguida sobreseída. D. Rafael Lucio Villegas Escudero fue uno de los asesinados en el túnel de Usera (10-9-1937).

Este mismo año, en fecha que no consta en expediente alguno (hemos consultado los archivos de la Revista General de Marina y la colección completa de sus revistas, sin hallarlo), se le nombró director de dicha revista, la cual se convertirá en otra niña de sus ojos a partir de 1940.

Para comprender la concepción museística de D. Julio Guillén adjuntamos el artículo del Estado General de la Armada para 1936, por él elaborado (Anexo 2), donde sintetiza la historia del museo y el alcance que se pretende dar a su labor científica.

---

[73] Académico de número de la Real Academia de la Historia, 1-6-34, tomó posesión el 24 de mayo de 1936. Decreto de la Presidencia del Patronato en *Gaceta de Madrid* nº 210 de 29-7-1933.

[74] Académico de número de la Real Academia de la Historia, 15-4-25; tomó posesión el 28 de febrero de 1926; baja, 10 de mayo de 1941; alta, 12 de diciembre de 1975; † 7-8-1984.

[75] *Gaceta de Madrid,* nº 108: *Diario Oficial de la República,* 18-4-1934.

[76] Rollo 514/1934, Archivo Histórico Nacional.

Pero… ese año 36 amaneció de muy mal cariz, con los horizontes tomados por un frente popular que, si en general fue nefasto para toda España, en particular fue decisivo para terminar de minar la disciplina en la Marina. El golpe, creemos que decisivo a tal efecto, fue la readmisión en la Armada de los cabos expulsados a consecuencia de la revolución de octubre de 1934, incluso de aquellos juzgados y condenados a la pena de muerte, los cuales, una vez indultados, cumplían condena en la prisión naval de la Escollera del Arsenal de Ferrol. Por si fuese poco, se ordenó que, tras su reingreso en la Marina de Guerra, volviesen exactamente al mismo destino que tenían antes de su expulsión. Lo que aconteció después es bien conocido y la Marina fue, en principio, neutralizada por la revolución de las dotaciones de la Escuadra, con lo cual se aseguraba la desconexión entre el Ejército de África y la Península…

En ese fatídico año de 1936, Guillén, además de sus destinos de Marina, era el representante de la Armada en el Patronato del Archivo Histórico Militar, miembro de la Junta de Iconografía Nacional y del Patronato Nacional de Turismo, donde desempeñaba el cargo de secretario del comité de restauración. El 22 de mayo de ese mismo año entró a formar parte de la Junta del Tesoro Artístico Nacional y, además, tuvo tiempo de publicar *Los Tenientes de Navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano*, fundamental para entender el papel jugado por los dos jóvenes guardias marinas, ascendidos para la ocasión directamente a tenientes de navío, con lo cual saltaron tres empleos, alférez y teniente de fragata y alférez de navío, y su pundonorosa lucha con algunos de los científicos franceses para dejar el pabellón español en lo más alto. Confiesa Guillén en sus memorias (Anexo 3) que gracias a los derechos de autor de ese libro pudo vivir su familia en los duros meses del comienzo de la Guerra Civil.

Los avatares penosísimos del capitán de corbeta Guillén durante los primeros meses del conflicto en Madrid están relatados por él mismo en un libro publicado en plena guerra[77]. El prologuista, M. Siurot[78], nos anuncia la tragedia profesional de Guillén, que enseguida trataremos de explicar: «(…) Quiera Dios que pronto venga una nueva edición (…) y que pueda ya el autor sustituir el pseudónimo *El preso 831* por su nombre, que si fue siempre respetable está ahora ungido por el óleo santo de la persecución».

Por este libro, redactado a modo de diario, entre el domingo 27 de septiembre y el domingo 15 de noviembre, ambas fechas de 1936, sabemos que D. Julio, tras el desconcierto inicial y el cierre del Ministerio, fue detenido en su casa, gracias a Dios para él,

---

[77] GUILLÉN TATO, Julio (pseudónimo: el preso 831). *Del Madrid rojo. Últimos días de la Cárcel Modelo.* por el Preso 831, Establecimientos Cerón. Cádiz, 1937.

[78] Exdiputado a Cortes, pedagogo y escritor (* La Palma del Condado, 1872- † 1940).

debido a una denuncia formal; pasó 24 horas en los calabozos de la Dirección General de Seguridad; al día siguiente ingresó como recluso en la Cárcel Modelo (lunes, 28 de septiembre) donde vivirá angustiosas escenas, sobre todo a la hora de las «sacas», penurias de todo tipo (adelgazó 25 kilos en ese mes y medio de prisión); y, por fin, la puesta en libertad, cuando ya la artillería del bando nacional martilleaba la propia Cárcel Modelo.

Al salir tuvo la suerte de enganchar un tranvía que bajaba a la calle Princesa, de ahí al Metro, después a casa de unos tíos que lo acogieron y, finalmente, a la Legación de Polonia donde pasará su segundo cautiverio.

El 21 de noviembre de 1936, el presidente de la República, D. Manuel Azaña, firmó un Decreto por el que causaban baja definitiva en la Armada un buen número de jefes y oficiales, con «pérdida de sueldo, gratificaciones, derechos pasivos, honorarios, condecoraciones y demás prerrogativas o emolumentos que puedan comprenderle». Entre ellos figuraba D. Julio Guillén que, desde el 16 inmediato anterior, se encontraba refugiado en el «hogar Polaco» habilitado por la Legación de Polonia en Madrid.

Debido a la tradicional amistad de Polonia con España, al estallar la Guerra comenzaron a aceptase refugiados en dicha legación polaca, como se estaba haciendo en diversas embajadas, pero pronto quedó chica; entonces la ampliaron creando el «hogar polaco» en el palacio del marqués de Ibarra de la glorieta de Rubén Darío de Madrid. En total recibió 400 asilados, entre los cuales bastantes militares, algunos con su familia.

En ese hogar coincidieron Juan Antonio Suanzes, que será ministro de Industria del Gobierno de Franco y luego fundador del INI, el aviador Eduardo González Gallarza, luego ministro del Aire, con su mujer y dos hijos, el coronel de Caballería e ingeniero geógrafo Luis Campos-Guereta Martínez, el coronel de Infantería Agustín Muñoz Grandes, marqués de Ibarra, etc.

También a partir del comienzo de los combates por la capital, unas 21 personas pertenecientes a partidos republicanos moderados, fueron amparadas en la legación. Entre ellos, se encontraba el Dr. Gregorio Marañón.



Palacio de Ibarra en Madrid. (Foto: María Riera Blanco).

La vida en este hogar polaco fue bien dura; había escasez de todo, necesidad de atender a mujeres y niños, hacinamiento, poca comunicación con el exterior… Guillén, encargado del «mando» del tercer piso, debió granjearse algún enemigo al velar por el mantenimiento de la disciplina, lo que le proporcionará una desagradable sorpresa cuando por fin regrese de Polonia a Lisboa y de allí, vía Salamanca, se presente en San Fernando (Cádiz).

Gracias a María Guillén Salvetti, disponemos de un manuscrito inédito donde el propio almirante Guillén relata las vicisitudes de su estancia en el «hogar polaco», su marcha a Polonia a bordo del buque de guerra polaco *Wilja*,[79] su llegada a Gdynia y su regreso a España. (Ver Anexo 3).

[79] Mercante armado, buque-escuela de la Marina polaca. Desplazamiento estándar 8.720 toneladas. Dimensiones en metros: eslora, 104.00; manga 4.80; calado, 5.90. Propulsión: máquina alternativa de triple expansión. Potencia 1.350 CV. Velocidad: 10 nudos. Combustible: 600 toneladas, carbón. Dotación: 56 hombres. Armamento: 4 cañones de 47 milímetros. Construido en Flesenburg (Alemania) y botado en 1906.



O. R. P. (Buque de la República de Polonia, por sus siglas en polaco) *Wilja.*
A su costado, una goleta de tres palos que seguramente pertenecía a la misma Marina.

Por una carta escrita a sus padres desde Valencia el 18 de abril de 1937[80], confirmada por su hija María, sabemos que D. Julio, al ser evacuado a Valencia para embarcar en el *Wilja*, pudo reunirse con su mujer y sus tres hijos, que estaban desde el principio de la guerra con sus abuelos en Alicante, y que embarcaron con él junto a otros refugiados del hogar polaco. En una posdata de esa carta dice: «Si Piedad (la niñera) no tiene todo su pasaporte en regla no podrá venir, pues en el de Marita (su mujer) solo han podido ir los nenes». Previamente, Guillén les dice a sus padres: «Mil gracias por lo que por mí y los nenes habéis hecho esta temporada, pues sé muy bien todas vuestras gestiones. ¡Media hora antes de ser fusilado llegó mi libertad!». De los folios, escritos seguramente en Cádiz durante el año 1938, faltan algunos, lo que nos impide saber cómo efectuó el viaje desde Madrid a Valencia y las vicisitudes de la reunión con la familia y el embarque. Por la carta de otro refugiado, D. Juan Antonio Suanzes[81] (si es que todas se hicieron de la misma forma), sabemos que se organizaban caravanas de autobuses (tres en el caso de Suanzes) desde diversas embajadas y legaciones hasta el Grao valenciano; que viajaban, como se dice en Marina, más o menos en conserva, pues hubo carreras, sobornando a los chóferes, para llegar antes y encontrar sitio en los barcos.

Desembarcados en Gdynia, Guillén pudo tramitar en el consulado de España la repatriación de toda la familia y conseguir pasajes para un barco en el que realizaron su ya comentado viaje a Lisboa. De allí, vía Salamanca, se trasladaron a San Fernando (Cá-

---

[80] Archivo de María Guillén Salvetti. Anexo 4.

[81] BALLESTERO, Alfonso: *Juan Antonio Suanzes (1891-1977). La política industrial de la posguerra.* León, 1993. Pág. 67.

diz) donde, el día 23 de mayo de 1937, quedó alojada toda la familia en la Fonda del Correo de la Calle Real de La Isla, de la cual pasarán a un piso alquilado, en Cádiz (C/ Sagasta, 8).

A su llegada a San Fernando y tras la reglamentaria presentación a la autoridad de Marina, se le abre el correspondiente proceso de depuración para saber de su comportamiento en «la otra zona». El juez de instrucción de su causa recaba información de varias personas que en Madrid habían tratado a Guillén y entre una mayoría de respuestas favorables aparece la del capitán aviador militar Manuel Martínez Merino[82], que le acusaba, nada menos, de afecto al Frente Popular por ser «amigo» de Casares Quiroga y de que el Gobierno de dicho Frente lo había confirmado como consejero de administración de Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), lo cual era una canallada pues ese cargo le había sido adjudicado por el Estado Mayor de la Armada por ir anejo a su destino de la sección de Aeronáutica. Sea como fuere, nuestro biografiado fue incluido en el «grupo C», definido así en el Decreto Ley de 5 de julio de 1937:

> Que, después de haber servido en las filas rojas sin haber logrado señalados y eminentes servicios para la Causa Nacional, pasara a la Zona ocupada bien por evacuación o por entrega voluntaria a nuestras tropas, quedando sometido a procedimiento judicial en los términos fijados en el artículo 4º del propio Decreto Ley.

Por ello se decretó, por parte del auditor-jefe Francisco Corniero Gallástegui[83] (Burgos, 4-9-1937) pasar la causa de Guillén al auditor del Ejército del Sur para que fuese juzgado en Consejo de Guerra de Oficiales Generales.

Con la orden de comenzar las actuaciones para la celebración del dicho Consejo, el citado coronel Corniero trasladó una denuncia recibida en Burgos y remitida por el Servicio de Información Militar (SIM) al Jefe del E.M. de la Armada, vicealmirante Cervera. La denuncia la formulaba el profesor de equitación Antenor de Betancourt[84], que una vez evadido de Madrid se incorporó como falangista «camisa novísima» en la décima Bandera de Castilla. (Ver opinión de Guillén sobre este personaje en Anexo 3 y declaraciones de D. Antonio Carretero Navarro, del comandante de Artillería de la Armada D. José Mª Bustillo Delgado y del alférez de complemento de Infantería D. Emilio Varela Locatelli, en Anexo 5).

---

[82] Jefe de Tráfico de Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE) en 1934; ocupó dicho cargo hasta el 18 de julio de 1936. Estuvo refugiado en la embajada de Finlandia y pudo salir de Alicante a bordo del torpedero de la Armada Argentina *Tucumán*. (Ver su declaración en el Anexo 5).

[83] En 1951 era Auditor General del Cuerpo Jurídico del Ejército de Tierra.

[84] Ver su declaración y la del abogado José Sáenz de Miera en Anexo 5.

La información recibida por el Jefe del E.M. de la Armada, rezaba así:

> Burgos, 17 de agosto de 1937. Del general secretario de Guerra (Negociado de Justicia) para el almirante jefe del E. M. de la Marina:
>
> El Excmo. Sr. General Jefe del VI Cuerpo de Ejército (…) me dice lo siguiente: Excmo. Sr. Tengo el honor de transcribirle un telegrama que me remite el Comandante Militar de esta Plaza, que dice así: «Comandante Décima Bandera de Castilla a Gobernador Militar Burgos.– Enterado llegada a España liberada Comandante Guillén de Marina de Guerra de embajada de Polonia, considerando de interés declaración en información dicho Comandante y su labor ideológica política, actuación dicha Embajada, solicito declarar en ella, destino Décima Bandera de Castilla, Robledo de Chavela, Antenor de Betancourt».– Lo cual tengo el honor de trasladar a V.E. para su remisión a las autoridades de Marina a los efectos que procedan.

En los documentos que hemos trascrito y adjuntamos en el Anexo 3, podemos leer: «(…) ni era contertulio mío, ni yo he dicho las cosas que sin concretar me achaca, ni las he podido decir.»[85] Es, sin duda, una referencia del puño y letra de Guillén a la denuncia del profesor de equitación. ¡Tristeza y miserias morales de las guerras civiles!

Una vez emitida la sentencia, D. Julio Guillén formuló un largo pliego de descargos[86] justificando con abundancia de argumentos su actuación en Madrid, sus preferencias políticas, las peripecias sufridas por él mismo y por su familia. Explica con detenimiento las circunstancias de su amistad con el Dr. Marañón y su familia, que fue uno de los argumentos utilizados por los denunciantes en su contra. Y, finalmente, desmonta los resentidos comentarios de los denunciantes con lógica dureza.

Sea como fuere, el duro tribunal militar sevillano (como lo denunciado había acaecido «en tierra» fue el que le correspondió), cuya Jurisdicción estaba bajo el mando del general Queipo de Llano, condenó a Guillén (20-12-1937):

> (…) a la pena de separación como autor de un delito de negligencia [¿?], previsto y penado en el Artº. 192 del Código Penal de la Marina de Guerra (…) con carácter perpetuo y con el retiro del servicio, si a él tuviera derecho, o la licencia absoluta, quedando en este caso sujeto a la Ley de Reclutamiento y Remplazo de la Marinería de la Armada (…).

En consecuencia, y tras los trámites legales correspondientes, causó baja en la Armada el 23 de junio de 1938.

---

85 Falta el folio precedente; esta frase está en la cabecera del folio 5 del Anexo 3-2ª parte. Pero , como ya se ha dicho, adjuntamos también la declaración completa de Antenor de Betancourt en Anexo 5.

86 Ver Anexo 10.

VIDA «CIVIL» EN CÁDIZ

Es fácil imaginar el drama moral vívido por Guillén en Cádiz, expulsado de la Armada por la República y también por la España nacional con la que tanto había soñado y a la que, con las penalidades que hemos señalado y acompañado de mujer y tres hijos, había logrado incorporarse dejando en la republicana tanto a su familia como a la de su mujer.

Enseguida fue contratado por el Ayuntamiento de Cádiz para «arreglar» sus archivos y para publicar el *Índice sistemático de acuerdos de las actas capitulares de la Muy Noble, Muy Leal, y Muy heroica Ciudad de Cádiz, Padre de la Patria (1717-1807). Cuidadosamente ordenados según acuerdo Municipal.* Iba a constar de cuatro volúmenes, pero solamente se publicó el nº 2, en Cádiz, en 1941.

Mas en ninguno de esos trágicos años que acabamos de repasar dejó Guillén de estudiar, investigar, escribir y publicar. Así, en 1937 vio la luz el ya comentado *Del Madrid rojo…;* y en 1938 publicó varios artículos en el diario *La Información de Cádiz*, y participó en el XV Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias[87], celebrado en Santander entre los días 19 y 25 de agosto, con una ponencia titulada: «Los Museos en el Nuevo Estado». La lista de lo publicado en los años 40 y 41 (159 trabajos recogidos en la exhaustiva bibliografía de María Guillén) demuestra hasta qué punto D. Julio no se amilanó ante su situación, sino que dio «avante toda» para aproarse a una mar que pretendía encallarlo en el ostracismo.

LA REVISIÓN DE LA CAUSA DE GUILLÉN, SU REHABILITACIÓN Y REINCORPORACIÓN A LA ARMADA

El día 4 de octubre de 1938, el entonces capitán de corbeta D. Indalecio Núñez Iglesias, recién entregado el mando del buque hospital *Ciudad de Palma*, tomó posesión de su destino como jefe de la 2ª Sección (de Información, actualmente de Inteligencia) del Estado Mayor de la Armada adscrito al Cuartel General del generalísimo en Burgos. Su jefe directo era el entonces contralmirante D. Salvador Moreno Fernández, 2º jefe de dicho E. M, que, durante el desarrollo de la guerra, estuvo mandado por el vicealmirante D. Pascual Cervera Valderrama[88].

D. Indalecio Núñez ingresó en la Escuela Naval en 1917 (promoción 319), es decir, era tres años más moderno que Guillén, al cual, por entonces, solamente conocía por el

---

[87] ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS: *Programa de los actos del XV Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias.* Santander, 1938.

[88] En Salamanca desde el 19-10-36; el 16-4-38 se trasladó a Burgos y el 25-8-39 a Madrid.

gran prestigio alcanzado por D. Julio en los hechos más arriba relatados, prestigio que no se circunscribía al seno de la Armada, sino que puede decirse que era nacional con reflejos internacionales, por lo de la Copa Gordon Benet y el mando del *Santa María* en la «Expo» de Sevilla de 1929.

Según oímos relatar más de un vez a D. Indalecio Núñez Iglesias, un buen día de su destino en Burgos, durante su despacho con el «segundo», D. Salvador Moreno le indicó que había que hacer un esfuerzo propagandístico para dar a conocer la campaña naval del bloqueo de los puertos mediterráneos de la zona republicana, guerra que resultaba «silenciosa y silenciada» (como han titulado los almirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán[89]). Por tanto, pedía el almirante, habría que publicar artículos, folletos, libros, montar exposiciones… que llevasen el conocimiento de lo naval al gran público. Núñez, como movido por un resorte, le contestó: «Eso el único que lo sabe hacer es Guillén (…)»; D. Chambo, como cariñosamente conocía la Marina de entonces a D. Salvador Moreno, dijo, más o menos, «¡no diga cosas raras, puesto que a Guillén se le ha expulsado de la Marina!», a lo que replicó su subordinado: «Pues pida Ud. la revisión de la causa y yo seré el defensor de Guillén (…)». Y así se procederá, con la suerte para Guillén de que D. Chambo sería nombrado Ministro de Marina[90] el 9 de agosto de 1939 y, ¡oh, casualidad!, un par de meses antes, cuando se montó la ampliación de la «Exposición de Guerra»[91] en el Gran Kursaal de San Sebastián (junio, 1939), la instalación del pabellón de Marina le fue encargada al «ex-oficial de Marina» D. Julio Guillén que, según la prensa local de la época, obtuvo un «rotundo éxito» y «(…) fue uno de los que más merecieron la atención del Caudillo (cuando la visitó) (…). Este acierto ha sido conseguido por el director de la sección de Marina don Julio Guillén.»[92]. El *ABC* del 15 de julio de 1939 relata la visita a la Exposición del conde Ciano, ministro de AA. EE. de Italia, y dice que el pabellón de la Marina le fue mostrado por el almirante D. Rafael Estrada.

Tras el nacimiento en Cádiz de su hijo Jorge Juan (20-5-1939), la familia Guillén se trasladó definitivamente a vivir a Madrid (septiembre, 1939) primero en su antigua vivienda de la calle de Columela, 3, y más tarde en Ferraz, 19, que no sería su último hogar pues, al ser nombrado el 19 de diciembre de 1958 secretario perpetuo de la Real

---

[89] MORENO DE ALBORÁN y REYNA, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada.* 5 tomos. Madrid, 1998.

[90] Cargo que desempeñó en dos etapas (1939-1945 y 1951-1957).

[91] El 29-8-1938 anterior se había montado en el mismo lugar una exposición sobre el material de guerra apresado al enemigo, organizado por el ministerio de AA. EE., cuya cartera ostentaba el general Jordana.

[92] RAMOS, Vicente: «El almirante…», *óp. cit.,* págs. 92-93.

Academia de la Historia, se mudaron al cuarto de la Academia, en el edificio de la calle del León, número 21, antiguamente denominado edificio del Nuevo Rezado, donde vivirán hasta el fallecimiento de D. Julio en 1972.

Que Guillén no era un «expulsado del Cuerpo» normal, queda evidenciado por un escrito del «comandante de Marina del Cuartel General del Generalísimo», capitán de navío D. Juan Carre Chicharro que, recién reinstalado en Madrid en el Ministerio de Marina (24-7-1939), dice: «Permítase el acceso a las dependencias de este Ministerio, siempre que le sea preciso, al portador de la presente, don Julio Guillén Tato».

En fecha de 15 de diciembre de 1939, D. Julio se dirigió al general jurídico asesor general del Ministerio en «súplica» para que, si a bien lo tuviese «se revise el pronunciado del Consejo de Guerra que le separó del Servicio activo en la Armada». El nuevo Consejo de Guerra tendrá ya lugar en tiempo de paz; las pasiones iban calmándose; las penalidades sufridas por nuestro biografiado, conociéndose; y el ambiente madrileño de 1940-1941 era muy diferente al sevillano de 1937.

Pero antes del Consejo de Guerra se producen también otros hechos significativos y muy favorables a la rehabilitación de Guillén.

RESTABLECIMIENTO DEL PATRONATO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID (29-1-1940)

Ya con todo el Ministerio de Marina en su casa de Montalbán, 2, el ministro decide reconstituir el Patronato del Museo y, en consecuencia, el día 29 de enero de 1940 se reúnen sus nuevos patronos, que, por la importancia que tendrán para nuestro biografiado, reseñaremos:

- Presidente: el ministro, representado por el contralmirante D. Rafael Estrada y Arnaiz (con el tiempo miembro de la Real Academia Española y al que acabamos de ver en San Sebastián en el pabellón montado por Guillén), secretario general y jefe de la Jurisdicción Central de la Armada.
- Marqués de Santa Cruz (Mariano de Silva-Bazán y Carvajal-Vargas, XIII marqués de Santa Cruz, nacido en Madrid el 2 de abril de 1875 y fallecido en Sevilla el 12 de octubre de 1940).
- José María Ybarra y Gómez-Rull (Sevilla, 14 de enero de 1880-1 de julio de 1964). Naviero. Presidente del Consejo de Administración de Ybarra y Cía. (la compañía que bautizaba los buques con nombres de cabos, en su sentido geográfico).
- Pedro Novo y Fernández-Chicarro, doctor ingeniero de Minas y Geólogo (Madrid, 1884-1953) hijo del famoso historiador naval y académico D. Pedro Novo

y Colson (teniente de navío de la Armada). En 1934 participó en la expedición a la Guinea Ecuatorial española que levantó el primer mapa geológico de aquellos territorios. Autor de varias obras importantes de su especialidad.

- José María Torroja (Madrid, 1884-1954). Ingeniero de Caminos y doctor en Ciencias Exactas. Introdujo el método de trabajo basado en la fotogrametría, con el cual ayudó a confeccionar el mapa topográfico español del Instituto Geográfico y Catastral. Fue secretario perpetuo de la Real Sociedad Geográfica hasta su muerte.
- Armando Cotarelo y Valledor, de la Real Academia de la Historia (elegido el 12 de junio de 1942; siete días más tarde lo sería D. Julio Guillén; †8-12-1950).
- Pío Zabala, de la Real Academia de la Historia; vocal del consejo del CSIC; miembro de los patronatos Raimundo Lulio y Marcelino Menéndez Pelayo; vicedirector del Instituto Jerónimo Zurita de Historia y director de la revista *Hispania*, desde su primer número en 1940 hasta 1958. Presidente de la sección primera del Consejo Nacional de Educación, de la Comisión de Educación Nacional de las Cortes y consejero del Reino. Falleció en Madrid, en 1968.
- Jesús María Rotaeche, perteneciente a la última promoción de la fragata *Asturias* (la 314). Pionero del arma submarina, en 1930 obtuvo el título de diplomado de Estado Mayor y, unos meses después, tras el advenimiento de la Segunda República, se retiró del servicio activo, reintegrándose durante la Guerra Civil española al bando nacional. Ascendió al empleo de contralmirante honorario el 27 de noviembre de 1951, habiendo desempeñado los cargos de director del Museo Oceanográfico (1940-1945), director general de Comunicaciones (1941-1942) y subsecretario de la Marina Mercante (1956-1972).
- Juan Bautista Robert, amigo íntimo de Guillén, natural de Valencia y que habitó en Madrid después de la guerra, en la calle de Ferraz, 25, a dos pasos de D. Julio.
- Castor Ibáñez de Aldecoa y Urcullu. Capitán de navío de la Armada. Ingresó en la Armada en la primera promoción de la Escuela Naval de San Fernando (la 315, 1-1-1913), es decir, la anterior a la de Guillén. Le sorprendió el 18 de julio siendo jefe de la estación central de radio de la Marina en la Ciudad Lineal de Madrid; fue detenido por el oficial tercero auxiliar radio, del Cuerpo de Auxiliares de Radiotelegrafistas de la Armada, Benjamín Balboa y pasó parecidas vicisitudes a las de Guillén (cárcel-embajada-pase a zona nacional). Incomprensi-

blemente, en el segundo Consejo de Guerra sufrido por D. Julio, declaró[93] «que había escuchado al comandante de Aviación don Antonio Munaiz Brea»[94] decir que a Guillén se le había atribuido cierta frase en la que afirmaba haber actuado en contra del Alzamiento cuando era conducido en coche celular a la Dirección General de Seguridad, lo cual se sumó a otros informes negativos y ya comentados, de Martínez Merino y de Betancourt (ver la defensa que realizó Indalecio Núñez Iglesias, Anexo 8).

- Luis Díez Pinedo. Primer administrador del Museo Naval, como hemos visto, comenzó su carrera en el Cuerpo Administrativo de la Armada, pasando después del de la Guerra al de Intervención, donde alcanzó el generalato; era doctor en Derecho.
- José Antonio de Artigas y Sanz, doctor ingeniero de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, presidente de honor de la Comisión Electrotécnica Internacional.
- D. Vicente Vela y Marqueta, capellán castrense de la Armada, que fue secretario y después subdirector del Museo Naval.

En la primera Junta del Patronato, como destaca Vicente Ramos[95], no se pudo leer el acta de la sesión anterior porque todas las hojas del correspondiente libro de actas aparecieron arrancadas.

La segunda Junta celebrada por el Patronato (11-6-1940) fue presidida por el almirante D. Francisco Bastarreche y Díez de Bulnes (cuñado de D. Chambo, apelativo ya mencionado del almirante D. Salvador Moreno), persona de contrastada humanidad y de la cual sabemos, por otros Consejos de Guerra que hemos estudiado de los momentos terribles del principio de la guerra, el alto concepto que tenía del compañerismo y su oposición a trágicas decisiones tomadas por otros. Era el jefe del Polígono de Tiro Naval Janer de Marina (Marín, Pontevedra) el 18 de julio de 1936, en el cual estaban destinados los capitanes de corbeta D. Pedro Nieto Antúnez (en ese momento ya capitán de navío y director de la reabierta E.N.M. de San Fernando) e Indalecio Núñez Iglesias. Son datos muy «intrahistóricos» pero que tienen su importancia para nuestro biografiado, que pudo comprobar cómo en la tercera Junta, celebrada el 5 de agosto de 1940 y presidida por el almirante D. Francisco Rapallo y Flórez, con Bastarreche como uno de los vocales, se decidió «dejar en suspenso la designación de Director del Museo hasta

---

[93] La declaración de Ibáñez Aldecoa y la del almirante D. Rafael Estrada en el Anexo **7.**

[94] La declaración de Munaiz Brea también en el Anexo 7.

[95] RAMOS. Vicente: *óp. cit.*, Pág. 94.

que se hayan practicado las oportunas gestiones sobre la persona que pudiera ser designada para este cargo, prometiendo el Sr. Presidente practicarlas con toda rapidez a fin de que el próximo octubre o más adelante se resuelva definitivamente este asunto»[96]. Verde y con asas… Podrían haber escrito directamente: hasta que se rehabilite al capitán de corbeta Guillén. Por supuesto que el almirante Rapallo cumplió inmediatamente y el 8 de octubre de 1940 informaba al Patronato del nombramiento de juez para la revisión de la causa de Guillén, añadiendo que tanto Bastarreche como él mismo tenían «vivos deseos de una rápida y favorable solución de este asunto (…)».

El 25 de marzo de 1940 falleció en Alicante el padre de D. Julio, D. Heliodoro Guillén, que no tuvo la dicha de ver a su hijo rehabilitado; ello añadió más pesar, si cabe, a la dolorosa pérdida experimentada por el hijo.



D. Heliodoro Guillén (http/ www.alicantevivo.org).

Otra gran curiosidad, e insistimos en que ahora estamos tratando de un expulsado del Cuerpo por sentencia de un Consejo de Guerra y en tiempos de exigente censura, la constituye el hecho de que, a partir de diciembre de 1940, retoma su colaboración con la *Revista General de Marina* y, así, entre ese mes y el de septiembre de 1941 en que ten-

---

[96] RAMOS. Vicente: *óp. cit.*, Pág. 995.

drá lugar el Consejo de Guerra que lo devolverá al escalafón del que nunca debería haber salido, publica artículos con pseudónimo, reseñas, notas bibliográficas… hasta 27 trabajos, entre los cuales destacan los artículos «La Real Academia de GG. MM. de Cádiz», «La Marina Romántica» y «La Virgen del Carmen se embarca en Cádiz»[97]. Resuelto favorablemente su reingreso, como enseguida veremos, regresará a la dirección de esta revista en la que permanecerá hasta su fallecimiento.

Una última nota favorable, previa al nuevo Consejo de Guerra, fue la declaración jurada formulada (5-2-1941) por el jefe nacional de Censura del Ministerio de la Gobernación, D. Santiago Magariños, que decía: «El Dr. D. Gregorio Marañón y Posadillo está reconocido como una de las personas afectas al Glorioso Movimiento Nacional (…) no creo deba estimarse la amistad con dicho Doctor como motivo de recelo o suspicacia alguna en la consideración de adhesión al Movimiento». Así D. Julio dejaba de tener una «amistad peligrosa», de lo cual había sido acusado en el Consejo de Sevilla.

EL SEGUNDO CONSEJO DE GUERRA[98]

Con los factores favorables que hemos apuntado se ordenó, por fin, celebrar el nuevo Consejo de Guerra de Oficiales Generales, en el seno de la Jurisdicción Central de la Armada (durante la Monarquía se llamó Jurisdicción de Marina en la Corte, y en la República, Jurisdicción Gubernativa en Madrid), cuyo Jefe, el vicealmirante D. Manuel Moreu, designó la composición siguiente:

- Presidente: vicealmirante D. Rafael Heras y Mackarthy, jefe de Personal desde el 2 de agosto de 1941 (Ver el escrito de Moreu de fecha 18-9-1941 en el Anexo 6)
- Vocales: contralmirantes D. Luis de Vierna y Belando, a las órdenes del ministro desde el 29 de marzo de 1941, y D. Rafael García Rodríguez, jefe del Material desde el 30 de mayo de 1941; capitanes de navío D. Francisco Regalado Rodríguez, jefe de la 3ª sección del EMA, de la escala complementaria y jefe del 2º negociado de Personal, D. José Rojí y Rozas y D. Javier de Mendizábal y Cortázar (de la promoción de Guillén), jefe de la 1ª escuadrilla de destructores. Su-

[97] GUILLÉN SALVETTI, María: *óp. cit.*, «Bibliografía…» págs. 29-32. Pseudónimos: Diego R. de Arellano y Diego Valera. Ver también RGM, enero 1973: *El fallecimiento del contralmirante D. Julio Guillén.*

[98] Hemos buscado a fondo en los Archivos de la Armada, incluyendo lo remitido al Archivo Central de la Administración del Estado de Alcalá de Henares, contando con el apoyo total de sus archiveras, y en el Archivo Histórico del Tribunal Militar Territorial Segundo con sede en Sevilla, sin conseguir encontrar alguno de los procesos seguidos contra D. Julio Guillén.

plentes: capitán de navío D. Felipe Abárzuza y Oliva y capitán de fragata D. Pedro Lapique Suárez.

- Vocal ponente: teniente coronel auditor de la Armada D. José Gómez de Barreda.
- Defensor: capitán de fragata D. Indalecio Núñez Iglesias.

Curioso Consejo el celebrado el día 23 de septiembre de 1941 en la Sala de Justicia de la mencionada Jurisdicción, en que fiscal y defensor están totalmente de acuerdo en la «justicia de una rehabilitación» y así lo «(…) espera, de acuerdo con el dignísimo fiscal, el defensor de este compañero que no puede sentarse en el banquillo porque ni está procesado ni se ha encontrado en el rollo materia para ello.» (Ver Defensa completa en el Anexo 7).

Constatamos que, a partir de este momento, la amistad entre defendido y defensor se convirtió en fraternal y esa fraternidad no sólo la disfrutó el segundo, sino todos aquellos miembros de su familia que tuvieron la oportunidad de tratar a D. Julio. Lo cual, aplicando el conocido refrán, asegura a Guillén como «bien nacido».

En consecuencia de la resolución del Consejo, una O. M. de 14 de noviembre de 1941 (D. O. de Marina nº 262) reintegró en el servicio activo a D. Julio Guillén Tato, lo ascendía a capitán de fragata (antigüedad de 26-2-1939) y lo situaba en el número uno del escalafón de los de su empleo en la Escala de Mar. Enseguida, D. Julio elevó una instancia al ministro (Ver Anexo 9) intentando recuperar la misma antigüedad que tenía, en relación a sus compañeros de promoción, antes de la Guerra y pasar a la recién creada Escala Complementaria «(…) ya que los quebrantos (…) padecidos en el largo periodo de apartamiento de su actividad profesional, le hacen presumir que sus servicios no podrían dar un pleno rendimiento en la de Mar». Se atendió a la petición de cambio de escala, pero permaneció como capitán de fragata hasta 1944, año en que ascendió a capitán de navío con antigüedad de 26 de febrero de 1941, con lo cual se atendía la otra petición de su anterior solicitud, pues esa fecha coincide con la del ascenso a capitán de navío del siguiente a él en su promoción y en la escala de mar, D. Santiago Antón Rozas[99]. Efectivamente la O. M.[100] de su ascenso fija esa antigüedad, aclara que asciende en la vacante dejada por el capitán de navío de la escala complementaria D. Aurelio Arriaga Adam y que no ascienden los capitanes de fragata anteriores a él, D. José María Amusategui Rodríguez y D. José María Gonzalez-Llanos y Caruncho, porque «no reúnen las condiciones reglamentarias para ello». Por tanto, a D. Julio, que saltó en el as-

[99] Estado General de la Armada para 1944.

[100] O. M. de 19-02-44.; D. O. de Marina, nº 44, de 22-2-1944.

censo a esos dos compañeros de promoción, se le reconocía que cumplía reglamentariamente las condiciones de ascenso.

1941-1972, SEIS LUSTROS DE INCANSABLE ACTIVIDAD…

Reingresado en la Armada, inmediatamente D. Julio es nombrado de nuevo director del Museo Naval[101], cuyo destino comienza a ejercer el día 20 de diciembre de 1941 y, el 20 de enero siguiente, en la Junta del Patronato es felicitado, en nombre de todos los componentes del mismo y en el del ministro de Marina, por el almirante Moreu, jefe de la Jurisdicción Central, como ya hemos visto. En la misma Junta, Moreu anuncia el previo nombramiento de Guillén como director de la Biblioteca Central del Ministerio de Marina (14-12-1941) y de todas las bibliotecas dependientes de la Armada, con el encargo del ministro de que las organice y las interrelacione estableciendo los oportunos cauces de comunicación entre ellas. Pero D. Julio tampoco fue de vacío a esa Junta pues en la misma propuso:

- La creación del Museo Naval de la Torre del Oro de Sevilla, anexo al de Madrid (bella realidad actual).
- Buscar nuevo local para el de Madrid (desde entonces, el actual ha sufrido diversas ampliaciones).
- Nueva plantilla de personal para el Museo.
- Presupuesto necesario para acometer sus trabajos.
- Celebraciones de los Centenarios que se avecinaban (en 1942, el CDL Aniversario del Descubrimiento; en 1943, el I Centenario del propio Museo; en 1947, una exposición conmemorativa de la Batalla de Lepanto en honor del IV Centenario del nacimiento de Miguel de Cervantes; en 1948, el VII Centenario de la Marina de Castilla).
- Propuesta de creación del Instituto Histórico de la Marina, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), y con sede en el Museo Naval, que tuvo espléndida vida entre 1942 y 1976, año en que se creó el Instituto de Historia y Cultura Naval. Esta propuesta quedaría materializada al año siguiente[102] y, por supuesto, D. Julio fue nombrado director del Instituto Histórico de la Marina del CSIC, integrado en el Patronato «Saavedra Fajardo».

[101] O. M. de 15-12-1941 (D. O. nº 287).

[102] Decreto de Presidencia del Gobierno de 15-6-1942.

- Propuesta de plan editorial: 1. Catálogos. 2. Colecciones de documentos sobre expediciones. 3. Colecciones de documentos de historia naval.

Todo ello se irá haciendo, a pesar de las dificultades propias y a la carestía de la época, con remarcable solemnidad, impecable organización y notable difusión en los medios nacionales e iberoamericanos. Los iremos comentando respetando el orden cronológico.

En 1942, Guillén monta el pabellón de la Marina en la XX Feria Muestrario Internacional de Valencia y es nombrado vocal de la Real Sociedad Geográfica de Madrid. Además, y esto marcará definitivamente el rumbo de esta nueva etapa de su vida, el 19 de junio fue nombrado académico de número de la Real Academia de la Historia, medalla número cuatro. Tomó posesión el uno de diciembre de 1943, pronunciando el discurso *Cartografía marítima española*, que fue contestado por el académico D. Antonio Ballesteros Beretta. Desde el 19 de diciembre de 1958 hasta su fallecimiento, fue el secretario perpetuo de esta Real Academia, cargo en el que le había precedido otro oficial de Marina, admirado y estudiado a fondo por él, el capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro, que lo fue entre el 9 de diciembre de 1898 y el 5 de junio de 1908, en que falleció.

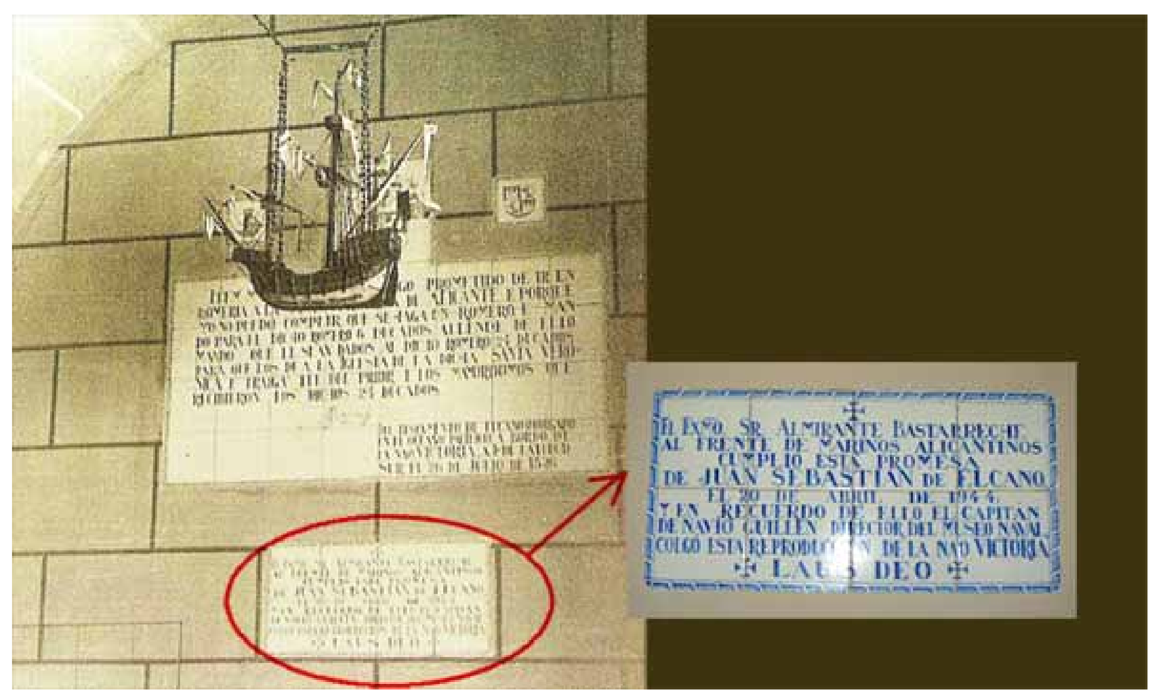
En ese mismo año de 1942, el día 30 de octubre, ingresó en el Instituto de España. Disertó sobre «El descubrimiento del río de las Amazonas» y, en consonancia con su propuesta de celebrar el 450 Aniversario del Descubrimiento, participó en la exposición cartográfica montada en el Palacio de Santa Cruz (Ministerio de AA. EE.) sobre los virreinatos, que enseguida se repitió en el Museu Nacional de Arte Antiga de Lisboa, a donde acudió Guillén a instalarla y a pronunciar una conferencia en la Sociedad Geográfica lusitana sobre «Mapas lusitanos desconocidos» (29-1-1943). Y de Lisboa marchó a Barcelona para montar en las Atarazanas la exposición sobre la presentación de Colón a los Reyes Católicos en la Ciudad Condal. Por último, hay que citar la publicación del Tomo I de la *Monumenta Chartogáphica Indiana,* escrito por él mismo, que versa sobre la cartografía rioplatense y magallánica.

LA SANTA FAZ QUE SE VENERA EN ALICANTE

Hace pocos años tuvimos la oportunidad de visitar el monasterio de la Santa Faz de Alicante y nos sorprendió muy gratamente ver uno de los altares junto a un exvoto de la *Victoria* de J. S. Elcano, inscripciones en cerámica alusivas a Elcano y muchos recuerdos marineros del actual buque escuela de la Armada española. Investigamos el porqué y constatamos que todo fue a iniciativa de D. Julio Guillén que, en la romería a la Santa

Faz del año 1944[103], sugirió se cumpliese la entrega de un donativo al Convento de las Clarisas de la Santa Faz de Alicante debido a la promesa hecha por Juan Sebastián Elcano y vertida en el testamento otorgado en los últimos momentos de su vida:

A 22 de julio de 1526, a un grado de la equinoccial en el Océano Pacífico, a bordo de la nao *Santa María de la Victoria*. Ítem mando que un romero, a quien se le darán seis ducados para gastos, vaya a cumplir la promesa que he hecho de ir hasta la Santa Verónica de Alicante con veinticuatro ducados que entregará con recibo, al convento.



Exvoto de la *Victoria* en la Santa Faz de Alicante.

Era muy conocido, en todo el mundo de entonces, que el paño con que la Verónica enjugó el rostro de Jesús se veneraba en dicho Convento y, por ello, el primer navegante que circunnavegó el mundo (1519-1522) dispuso esa manda durante su postrer viaje (el de Loaysa de 1525. Elcano falleció el 4 de agosto de 1526 en aguas del Pacífico).

El jueves 20 de abril de 1944, día de la Santa Faz, el almirante Francisco Bastarreche y Díaz de Bulnes, capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, acompañado del director del Museo Naval, capitán de navío D. Julio Guillén Tato, y de una lucida representación de la Armada, cumplió la promesa de Elcano. Era plena época del «hambre» y el humanísimo almirante Bastarreche «tradujo» los 24 ducados en un camión cargado de alimentos que las monjitas recibieron como agua de mayo. La ofrenda estuvo a cargo del eminente charlista valenciano D. Federico García Sanchiz, muy vin-

[103] MARTÍNEZ MORELLÁ, Francisco: *Romero en la «Peregrina»; singladura del Cuaderno de Bitácora*. Recogido por MARÍN, Tirso en: «Crónica del acto celebrado el 20-4-1944. *La Verdad de Alicante*, miércoles, 22-10-2014. Ver también *ABC* martes, 18-4-1944.

culado a la Armada desde que perdiera un hijo, marinero voluntario, a bordo del crucero *Baleares*[104].



Otra vista del exvoto y la «manda» de J. S. Elcano

LA TORRE DEL ORO

Sus propuestas seguían materializándose. Así, el día de San Juan (el «alicantinismo» de D. Julio, siempre presente) de 1944, año en que ya dijimos que ascendió a capitán de navío, se inauguró el Museo Naval de la Torre del Oro que, en un principio, exponía casi 200 piezas y que, hoy en día, es fundamental en el entramado turístico-cultural sevillano, pues en el año 2015 entraron en la Torre 122.000 visitantes y 7.300 personas más en grupos organizados, en su inmensa mayoría alumnos de colegios. La semilla sembrada por D. Julio contaba, y cuenta en la actualidad, entre sus piezas más valiosas con:

- Una maqueta a escala 1:20 de «su» carabela *Santa María;*
- Modelo, mascarón de proa y armario guardabanderas de caoba, del yate real *Giralda* de Alfonso XIII;
- Modelo del *Real Fernando* o *Betis*, primer barco de vapor, de ruedas, que navegó en España (Viaje inaugural el 8 de Julio de 1817; apenas duró un año);
- Tres cañones navales de principios del siglo XVII;

[104] En su memoria escribió *Los Libros del Doncel*, que son cuatro: 1. *Más vale volando*. *En Memoria del Doncel Luis Felipe García Sánchiz y Ferragud y demás héroes adolescentes. 2. Sacrificio y Triunfo del halcón. 3. El Águila Bicéfala.4. Pájaro en mano.*

- *Vista panorámica nocturna de la Torre del Oro.* Óleo sobre lienzo atribuido a David Roberts (Stockbridge, Edimburgo, 1796-Londres, 1864);
- Óleo sobre tabla de uno de los hermanos Pinzón, de autor desconocido.

Además, hoy en día, tiene inventariadas 495 piezas, de las cuales 120, por falta de espacio para exponerlas, están en el Museo Naval de San Fernando (Cádiz).

VIAJES A HISPANOAMÉRICA

Entre la prodigiosa actividad de Guillén llama la atención que, en tiempos primero de trasatlánticos y luego de largos vuelos con escalas, desempeñase las siguientes comisiones, no sólo en su condición de oficial de Marina sino también en la de académico, en Iberoamérica.

El primer viaje a Hispanoamérica lo efectuó entre agosto de 1946 y enero de 1947. Fue como componente de la misión diplomática a Bogotá, para representar a España en los actos de la toma de posesión del presidente Ospina Pérez, desde donde, ya en solitario, se dirigió a Montevideo, vía Quito, Lima, Santiago de Chile y Buenos Aires, al haber sido invitado por el gobierno uruguayo a dictar una serie de conferencias en su capital.

Quito era escala obligada para Guillén, dado su cariño a la figura del «sabio español», como se denominaba a Jorge Juan, y al conocimiento de este personaje demostrado en su mencionado libro *Los Tenientes de Navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del Meridiano.* Y en esa capital, tan cerca del famoso «meridiano», pronunció una conferencia titulada «Jorge Juan en Quito», que le valió enseguida el nombramiento de académico correspondiente de la Academia de la Historia ecuatoriana.

En las demás capitales pronunció no una sino «ciclos» de conferencias y, al igual que en Bogotá y Quito, continuó acumulando honores, condecoraciones, nombramientos y distinciones. Por fin, tras todas esas visitas, que con gran detalle relata Vicente Ramos en su biografía, llegó a Montevideo, donde permanecerá entre el 10 y el 26 de noviembre del mismo 1947, y donde dictó las conferencias que le había encargado, no la Marina, que puso a su disposición coche oficial y un teniente de navío como ayudante, sino el propio Gobierno del cual fue huésped.

De Montevideo, pasando de nuevo por Buenos Aires, se dirigió a Río de Janeiro y Asunción, en visitas organizadas al más alto nivel estatal, como si de un embajador extraordinario se tratase, y continuando con sus conferencias sobre temas hispanos, cartográficos, geográficos e históricos.

Finalmente, el día 21 de enero embarcó en Buenos Aires, en el *Monte Ayala*, de la compañía Aznar, y, sin apenas descansar a su llegada, elevó un amplio informe a los ministros de Marina y Asuntos Exteriores de España que contiene doce propuestas para mejorar las relaciones hispano americanas[105].

Asombra que un capitán de navío y académico, alcanzase la notoriedad y el reconocimiento internacional que alcanzó D. Julio, más si tenemos en cuenta sus procesos judiciales, a pesar de la resolución favorable: «pleitos tengas y los ganes», señal de que la maledicencia no pudo con la brillantez y la honradez de nuestro biografiado.

El día 23 de octubre de 1948 regresó por vía aérea a Buenos Aires para participar en la IV Reunión Panamericana de Cartografía; pronuncio siete conferencias en diversas entidades y fue recibido solemnemente en la Academia Argentina de la Historia, donde pronunció el discurso: «El espíritu y la ciencia de nuestros navegantes». De Buenos Aires regresó a España a bordo del mercante *Cabo de Buena Esperanza* de Ibarra&Cía, por entonces orgullo de la Marina española.

Por experiencia personal, sabemos de la veneración que profesan en Cartagena de Indias al inmortal D. Blas de Lezo y Olavarría, el «medio hombre» que, junto al virrey D. Sebastián de Eslava, contribuyó al estrepitoso fracaso del almirante británico Vernon. Pues bien, en 1956 se trasladó Guillén a la que había sido la puerta de entrada española a sus posesiones americanas y participó en la inauguración del monumento a D. Blas donado por España; entregó un retrato al óleo del ilustre guipuzcoano a la Escuela Naval colombiana; trasladó un mensaje del Ayuntamiento de Pasajes de San Pedro al de Cartagena. Continuaron los actos con su ingreso en la Academia cartagenera de la Historia, condecoraciones, honores… y así un mes hasta que regresó a Madrid.

Varios viajes más reforzaron el amor a lo hispanoamericano que sentía Guillén: Venezuela, EE.UU, en 1960 y 1967 de nuevo a la Argentina, primero para participar en el III Congreso Internacional de Historia de América y segundo, y último, para ser recibido solemnemente en la Academia Nacional de Historia y en la de Geografía. Tres años más tarde recibiría un título que le emocionó sobremanera, el de Cadete Naval Honorario de la Escuela Naval argentina.

En 1969, por último, viajó de nuevo a Colombia para participar en las conmemoraciones del sesquicentenario de la Independencia, pronunciando un discurso en la Academia de la Historia de Bogotá.

---

[105] RAMOS, Vicente: *óp. cit., El almirante y polígrafo…* págs.119-137.

OTROS HITOS IMPORTANTES DE SU CARRERA

El 7 de octubre de 1947 en el Museo Naval de Madrid, continuando con las propuestas de su director, se inauguró la exposición de recuerdos lepantinos, a la que ya nos hemos referido, conmemorativa del IV Centenario del nacimiento de Miguel de Cervantes, a la que asistió el jefe del Estado y gran parte de su Gobierno. El capitán de navío Núñez Iglesias explicó, sobre una gran maqueta que mostraba el despliegue de las escuadras cristiana y turca, las fases de la batalla, como se puede apreciar en las siguientes fotografías. A continuación, varias fotografías de la inauguración.







Pero si espectacular fue lo anterior, las conmemoraciones del VII Centenario de la creación de la Marina de Castilla (en 1948, toma de Sevilla, escuadra de Ramón Bonifaz) revistieron una solemnidad magnífica. En las páginas de la Revista General de Marina encontramos, escritas por su director, el propio Guillén, todos los actos celebrados.

EL PALACIO DE D. ÁLVARO DE BAZÁN EN VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL)

Un pareado popular relativo a D. Álvaro de Bazán, el Mozo, primer marqués de Santa Cruz de Mudela, dice: «hizo un palacio en el Viso porque pudo y porque quiso». Efecti-

vamente, en 1583 el arquitecto Juan Bautista Castello –(a) el Bergamasco, pues era natural de Bérgamo en Lombardía–, llegó a España acompañado de sus hijos Nicolás Granello y Fabricio Castello. Seguramente porque D. Luis de Requesens, embajador de Felipe II ante la Santa Sede con residencia en Génova (1564), le encargó el diseño del sepulcro de los marqueses de Zenete[106], de cuya hija, marquesa de Zenete y duquesa de Calabria, fallecida sin descendencia, era heredero. Esta circunstancia debió poner al Bergamasco en contacto con el que sería compañero lepantino (1571) de Requesens, D. Álvaro de Bazán, el cual, antes (1566) de «la más alta ocasión» zarpó de Génova llevando a los mencionados artífices de transporte para emplearlos en el palacio que quería construir en el Viso. En el ambiente naval mediterráneo de entonces privaba Doria y el modelo sería su palacio genovés. El ya tantas veces citado D. Gregorio Marañón, explica:

> Algunos señores de aquel tiempo erigieron a imitación de los príncipes italianos mansiones egregias que eran o verdaderos palacios para sus pequeñas Cortes o retiros en los que soñaban con nostalgia, mientras hacían la guerra por el mundo, pensando en reposar en ellos de sus sobresaltos y fatigas, y después esperar la muerte en la soledad rodeada de lujo y de obras de arte; tal como el del marqués de Santa Cruz, en el Viso, desnudo y místico y, a la vez, maravillosamente alhajado[107].

Mas poco pudo descansar D. Álvaro en su estratégico palacio (equidistante de Cartagena y el Puerto de Santa María, bases de sus galeras, y casi por igual de la Villa y Corte), puesto que fue terminado en 1585 y D. Álvaro falleció en Lisboa en 1588 cuando dirigía el armamento de la Gran Armada contra Inglaterra.

Después de varias obras de restauración en diversas épocas, D. Mariano de Silva-Bazán y Carvajal, XIII marqués de Santa Cruz de Mudela, expresó, en 1928, su deseo de cederlo a la Marina de Guerra; D. Mariano falleció en 1940. En 1946, el marqués consorte de Santa Cruz, bien asesorado y alentado por Guillén, volvió a formular el ofrecimiento anterior, lo cual aprovechó D. Julio para lograr que se llegara a un acuerdo con el ministro de Marina: la Armada arrendaría el palacio, lo restauraría y lo convertiría en el Archivo General D. Álvaro de Bazán y, por ello, pagaría a la casa marquesal de Santa Cruz de Mudela una peseta al año que, a pesar del euro y hasta el día de hoy, se viene cumpliendo puntualmente; año tras año, el director del Museo Naval de Madrid

---

[106] Convento de Santo Domingo de Valencia. *Vid.* LÓPEZ TORRIJOS, Rosa: «Los autores del sepulcro de los marqueses del Zenete», *Archivo español de arte*, 51:203 (julio-septiembre 1978), pág. 323. El sepulcro fue labrado en Génova y transportado por mar a Valencia.

[107] MARAÑÓN POSADILLO, Gregorio: *Los tres Vélez. (Una historia de todos los tiempos)*. Madrid, 1962. Pág. 41. ANÓNIMO (debido a GUILLÉN TATO, Julio): *El Palacio del Viso del Marqués.* Madrid, 1971.

entrega una peseta de papel, sencillamente enmarcada, al Sr. Marqués y los marcos se van colgando en una de las estancias del palacio, donde existe una especie de apartamento reservado para la familia arrendadora.

Guillén soñó también con hacer una pequeña colonia de chalets para archiveros, investigadores, mantenedores… pero la carestía de la época dio al traste con ello, consiguiendo hacer algunos «camarotes» para que los historiadores pudiesen pasar algunos días investigando en los 25 kilómetros de anaqueles repletos de legajos con que se fue enriqueciendo el Archivo.

Los hitos de la tramitación legal fueron:

- 5-2-1946. Sesión del Patronato del Museo Naval en la que el marqués consorte de Santa Cruz, D. José Fernández de Villaverde y Roca de Togores, vuelve a formular el ofrecimiento del decimotercer marqués.
- 26-11-1948. Decreto del ministro de Marina disponiendo que se encomiende al Museo Naval la organización del Archivo General de la Armada
- 25-1-1949. Aprobación por el Patronato del Museo Naval del proyecto de decreto fundacional de dicho Archivo
- 1-2-1949. Sesión solemne del Patronato del Museo Naval bajo la presidencia del ministro de Marina, almirante D. Francisco Regalado, para dar las gracias al marqués de Santa Cruz, al cual se nombró vocal nato de dicho organismo.
- 4-2-1949. Firma de la escritura de cesión del inmueble a la Marina. Por parte de esta última, firmaron el capitán de navío D. Julio Guillén y el general de intervención D. Luis Díez de Pinedo; y por parte de la Casa marquesal, D. José Fernández Villaverde y Roca de Togores, en su nombre y en el de su esposa, Dña. Casilda de Silva y Fernández de Henestrosa, XIV marquesa de Santa Cruz y V duquesa de San Carlos. El contrato tendrá vigencia hasta 2039, con tácita reconducción por periodos de diez años.
- 1-3-1949. El capitán de navío Guillén toma posesión oficial del palacio. Cuenta con medio millón de pesetas del presupuesto de Marina para iniciar las obras de rehabilitación y acondicionamiento, que comenzaron bajo la dirección del arquitecto D. Joaquín Ballester Espí, perteneciente a la Junta de Conservación de Obras de Arte del Estado Español.

La apertura del archivo del Viso produjo un beneficio inmediato a la Armada. El 2 de agosto de 1976, el Archivo General del Departamento Marítimo de Cádiz (donde Guillén había investigado en sus años de guardiamarina, pues el edificio «Luis de Córdova» que lo albergaba era simétrico, con respecto al Panteón de Marinos Ilustres, del

que ocupaba la Escuela Naval Militar) sufrió un incendio que destruyó prácticamente toda la documentación que custodiaba. Parte de la valiosa documentación se salvó, gracias a haber remitido desde Cádiz al nuevo archivo del Viso, entre 1961 y 1968, 2.800 legajos de fechas comprendidas entre los años 1604 y 1936.

1950, *NOSTRAMO LOURIDO* (2ª EDICIÓN 1969)

Desde un punto de vista estrictamente personal, que creemos compartir con bastantes compañeros, si existe alguna obra con la que hayamos disfrutado, de la amplia que nos legó D. Julio, es el *Nostramo Lourido y otros cuentos marineros*[108] la que ocupa lo más alto del «pódium». En ese libro reunió D. Julio todas las anécdotas marineras que fue recogiendo durante 30 años de carrera, las puso en boca de un hipotético y simpatiquísimo contramaestre gallego, de nombre Lourido, que recorrió el mundo hispánico del XIX, sirviendo en la escuadra Méndez Núñez, participando con la *Berenguela* en la inauguración del canal de Suez…; además de una literatura «deliciosa» como dicen los vecinos portugueses, las anécdotas vividas por el recio Nostramo han sido reídas y celebradas en «peñotes» de cámaras de oficiales o en cualquier ocasión de asueto cuando la ausencia de «medios audiovisuales» invita a la conversación. El salvamento de la reina Ponapé en Otahiti cuando visitó la *Resolución*… o la «Ü» con diéresis de la *Berenguela*… además de hacer reír a todo el mundo, son un gran pedazo de la intrahistoria de esa Marina de la que tanto sabía Guillén: la Marina Romántica y, en general, sus cuentos son también acicate para adentrarse en la historia con mayúscula de la Real Armada isabelina y alfonsina.

LA SEGUNDA SANTA MARÍA DE GUILLÉN. VALENCIA, 1951

El Gobierno español, para contrarrestar el pernicioso efecto de la película inglesa *Cristóbal Colón*, una de las muchas piezas de la neoleyenda negra, encargó a CIFESA *Alba de América*, de cuya producción se designó asesor a D. Julio Guillén, que dirigió la construcción de otra carabela *Santa María* en los astilleros valencianos Lacomba. El capitán de corbeta D. Luis Delgado Manzanares, comandante por entonces del cañonero *Magallanes,* supervisó en Alicante la construcción del aparejo. La botadura tuvo lugar el día 18de agosto de 1951 y el propio Guillén dejó constancia escrita de cómo se había ajustado «… a los datos existentes en el Archivo de Indias y en el Museo Naval…»[109].

---

[108] GUILLÉN, Julio: *Nostramo Lourido y otros cuentos marineros*. Segunda edición. Editora Nacional, Madrid, 1969.

[109] RAMOS, Vicente: *óp. cit.,* pág. 158.

Este modelo, tras cumplir su misión cinematográfica, fue regalado por el Ministerio de Marina al Museo Marítimo de las Atarazanas de Barcelona y durante décadas fue icono turístico del puerto de la Ciudad Condal.

Esta reproducción, exhibida entre 1952 y 1990 en el puerto de Barcelona, fue el objetivo de varios atentados al ser considerada por grupos independentistas símbolo de españolidad y de la «opresión española sobre los catalanes». A finales de 1986, los terroristas de Terra Lliure intentaron incendiarla sin éxito en tres ocasiones, pero la policía pudo desactivar el artefacto explosivo. Al cuarto intento, el 23 de mayo de 1990, tras arrojar un coctel molotov que destruyó el interior y parte de su cubierta, alcanzaron su objetivo. El alto coste de la reparación, cifrada en 200 millones de pesetas, desaconsejó la restauración, que «no hacía mucha gracia a los políticos locales ante la proximidad de los juegos olímpicos». Finalmente, fue hundida frente a las costas de Arenys de Mar, en un cementerio de barcos donde «La remolcaron y la hundieron en secreto (…) a tres millas de la costa, a 30 metros de profundidad», en zona indeterminada entre Arenys y Canet[110]. Don Julio, afortunadamente para él, se ahorró tan lamentable espectáculo y tan deplorable actitud.

ASCENSO A CONTRALMIRANTE. ÚLTIMOS AÑOS DE LA VIDA DE D. JULIO GUILLÉN

Durante la década de los 50, el capitán de navío Guillén siguió acumulando nombramientos honoríficos y académicos, premios y condecoraciones diversas y el 5 de agosto de 1959, al cumplir la edad reglamentaria para su pase a la situación de reserva, ascendió a contralmirante efectivo de la Armada (10-9-1959, Decreto del Ministerio de Marina, D. O. nº 211, antigüedad de 5-8-1959) por hallarse en posesión de la Medalla Aérea individual. Inmediatamente pasó a la situación de reserva con destino, confirmándosele en la dirección del Museo Naval y en la del Archivo General «Álvaro de Bazán» del Viso del Marqués, Revista General de Marina, etc.

Ya con sus entorchados en las bocamangas, fue designado para dirigir en Sarasota (EE.UU.) la exposición relativa al IV Centenario del descubrimiento de Florida, y a aquellas tierras americanas se desplazará para tal efecto.

No crean que este ascenso desbordó su vanidad; todo lo contrario, a sus íntimos amigos y con ironía desbordada, les envió un *christmas* dibujado de su mano a la acuarela, donde ironizaba con su nuevo empleo.

[110] GARCÍA F.C.: «¿Dónde está la Carabela de Barcelona?», *La Vanguardia*. 28.4.2011.

El 4 de abril de 1963 el ya antiguo inmortal de la Historia será votado por unanimidad para ocupar el sillón «e» en la Real Academia Española, en la cual ingresará el 23 de junio de 1963 pronunciando el discurso «El lenguaje marinero» que fue contestado por el académico D. Francisco Javier Sánchez Cantón, que destacó el trabajo lexicográfico realizado por Guillén en favor de la Academia desde 1933.

En 1964, D. Julio comenzó a sufrir diversas complicaciones renales sin dejarse operar como hubiera debido. A pesar de los consejos médicos, y aunque tuvo que ir frenando su actividad, continuó en la brecha museística y académica, y desoyendo tales consejos realizó varios viajes, comenzando por uno a Brasil, en junio del 1965, para estudiar la participación española en la colonización de ese país, donde también participó en los actos conmemorativos del 368 aniversario del padre José de Anchieta.

El 19 de octubre de 1965 se inauguraron, con asistencia de casi todo el Gobierno de España, seis nuevas salas del Museo Naval de Madrid. Era por entonces presidente de su Patronato el conde de Motrico, D. José María de Areilza, el cual, en el discurso que pronunció, dijo, entre otras cosas, «… Tenemos ya la gran riqueza acumulada y contamos con algo que vale tanto como lo que custodiamos: un hombre de excepcional personalidad, don Julio Guillén, a quien nunca agradeceremos bastante lo que, al frente del equipo magnífico de sus colaboradores, ha hecho por la Marina y por su historia…»[111].

En 1967, el contralmirante Guillén fue nombrado vicepresidente segundo del Instituto de España y representante del mismo ante la Comisión Nacional de Cooperación con la UNESCO.

En 1970, su «hermano», el almirante D. Indalecio Núñez Iglesias, fue designado presidente de la Comisión encargada de organizar los actos conmemorativos del IV Centenario de la batalla de Lepanto y, por supuesto, trabajó en estrecha colaboración con D. Julio.

Al año siguiente, es decir el del Centenario, viajó D. Julio a Túnez, invitado por el jefe del Estado Mayor de la Marina tunecina para que le asesorase sobre la creación de un Museo Naval en dicha capital. De ese su último viaje en vida, escribió: «…quiso mi buena fortuna que pasase en tan sugestivo país diez días inolvidables… en este año lepantino…»[112].

---

[111] Portada del *ABC* de Madrid del 20.10.1965, e informaciones en el interior del mismo periódico.

[112] GUILLÉN TATO, Julio: «Por lo que fueron fortalezas españolas en Túnez». *Revista General de Marina*, Madrid, octubre, 1971.



Acto en el Viso para clausurar el IV Centenario de Lepanto (1972), de izquierda a derecha, ministro de Marina, almirante D. Adolfo Baturone, almirante D. Indalecio Núñez, marquesa de Santa Cruz y almirante D. Julio Guillén.

SU MUERTE

Cuando estaba inmerso, con la ilusión de un guardiamarina, en la preparación de los actos conmemorativos del II Centenario de la muerte de D. Jorge Juan y Santacilia (recuerden lo que dijimos al principio de esta biografía sobre su vinculación con el II Centenario del nacimiento del «sabio español»), a D. Julio no le quedó más remedio que entrar en «gran carena» para tratar de superar sus graves problemas renales.

El día 7 de noviembre de 1972 fue intervenido en la Policlínica Naval de Nuestra Señora del Carmen de Madrid (hoy en día convertida en hospital privado) por el teniente coronel del Cuerpo de Sanidad de la Armada D. Pedro Benito Escudero Solano, el cual informó sobre el paciente: «(…) se le practicó una prostatectomía retropúbica de

buena evolución inmediata, pero, como consecuencia de un shock endotóxico por Gram negativos, falleció el día 27 de noviembre de 1972 (…)»[113].

Sus restos mortales fueron trasladados a Benidorm, a su queridísima casa de L'Almafrá donde quedó instalada la capilla ardiente para, luego, ser enterrado en el cementerio de Nuestra Señora del Rosario de Alicante, por haberlo dispuesto así el difunto.

Los homenajes de todas las altas instituciones a las que pertenecía testimoniaron la importancia y la popularidad de D. Julio Guillén. A juicio de su biógrafo, Vicente Ramos, entre todos los títulos que adornaron la vida de Guillén «(…) el más definitorio fue el propuesto por Pedro Zaragoza Orts en 1972, a la comisión fallera de la plaza del Caudillo de Valencia: el de "coloso del Reino de Valencia" (…)». En el anexo 8, podrán leer el artículo publicado en la Revista General de Marina por su incondicional amigo el almirante Indalecio Núñez Iglesias y también, en el anexo 12, la nota necrológica publicada en el mismo número de dicha Revista.

Su amigo y erudito colaborador, el coronel del Cuerpo Jurídico de la Armada D. Amancio Landín Carrasco, publicó[114] un artículo en el que decía:

> Murió como le hubiera gustado hacerlo, lúcido, activo, inquieto, aguijoneado por el amor a la historia marinera y haciendo donaires a la propia muerte. El pecho, desnudo y convulso, condecorado con el gran tatuaje de la Aeronáutica Naval, sugería (…) el panorama de una vida en continuo trance creador (…) Nosotros queremos recordarle como figura eminente de la historia marítima española; pero también como el hombre bueno que se conmovía ante la desdicha ajena, o metía su pala de contralmirante bajo el ataúd del modesto empleado del Museo, para darle tierra con amor. Así le lleven a él cuatro hombros queridos, y que su fiel Lourido le sirva de práctico en la atracada final. R.I.P.

Este emotivo broche de don Amancio Landín, quizás el último colaborador y buen amigo de Guillén que puede todavía enorgullecerse de aquella amistad, pone punto final a nuestra biografía. La Resolución nº 1.586/72 del almirante jefe de Personal de la Armada ordena «(…) la baja por fallecimiento del contralmirante en situación de reserva, D. Julio Guillén Tato, por haber fallecido en Madrid el pasado día 27 de noviembre de 1972. Firmado en Madrid el día 29 de noviembre de 1972, vicealmirante Felipe Pita da Veiga (D. O. de Marina nº 277 del sábado día 2 de diciembre de 1972)».

---

[113] RAMOS, Vicente: *óp. cit.,* Pág. 219.

[114] LANDÍN CARRASCO, Amancio: «Ha fallecido el almirante e historiador don Julio Guillén Tato». *ABC* de Madrid, edición de la mañana. 28-11-1972, pág.59.

EPÍLOGO POLIGRÁFICO

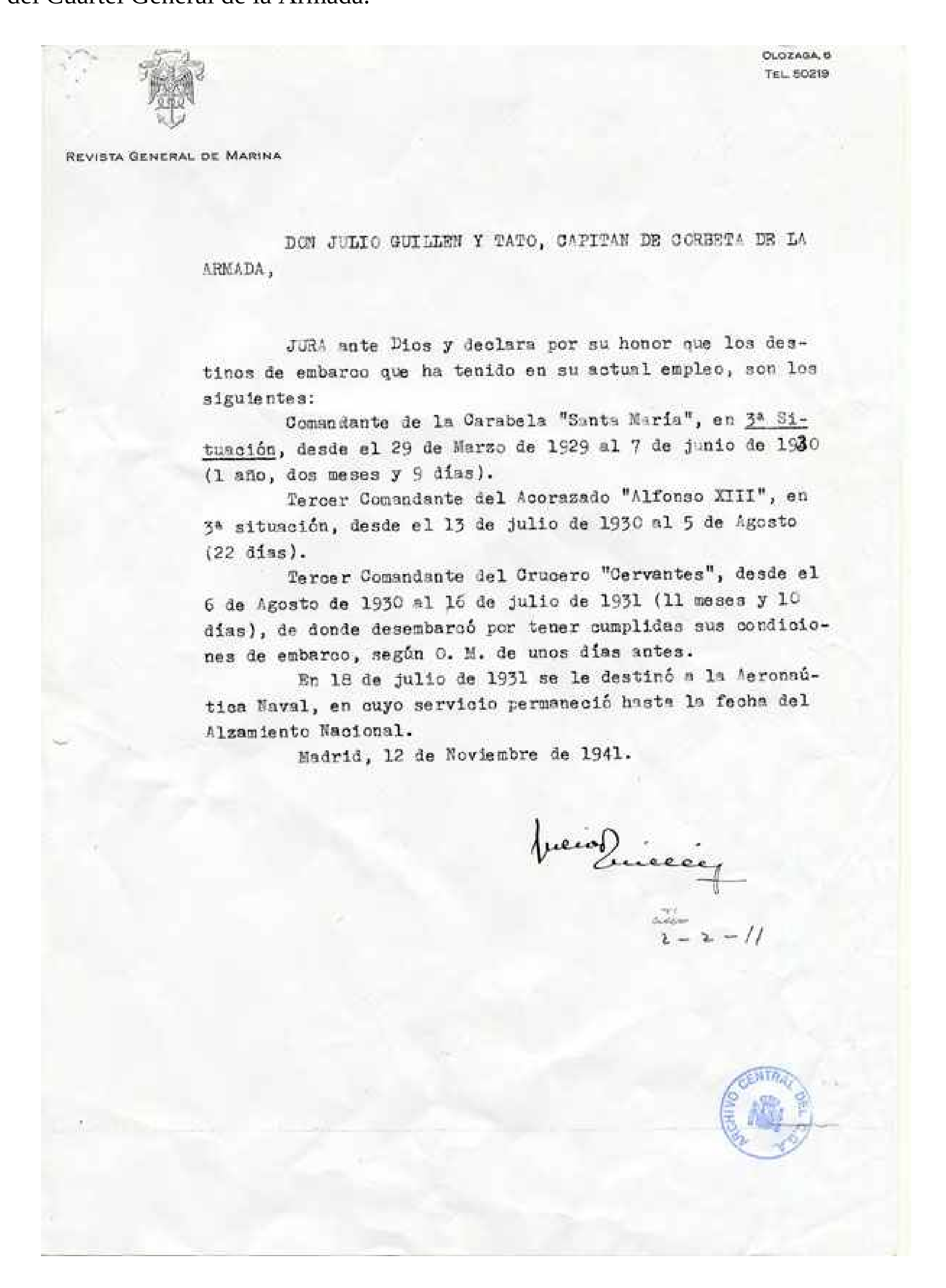
Para remachar las planchas del forro de este humilde buque biográfico y poligráfico sobre D. Julio Guillén, diremos por orden alfabético las materias «principales» que cultivó este oficial de marina, aviador naval y académico:

- Artista, dibujante, ceramista, decorador, fotógrafo aéreo…
- Biógrafo, de Jorge Juan, Antonio de Ulloa, José Vargas y Ponce, Martín Fernández de Navarrete…
- Cartólogo. Cartógrafo es el que levanta y traza una carta náutica o de marear, pero para el experto estudioso, conocedor, investigador, recopilador… el propio Guillén propuso a la RAE este término, todavía no recogido por el DRAE; sí que lo encontramos en el diccionario de la lengua portuguesa: «Aquele que estuda as cartas».
- Historiador. Su pertenencia a la Real Academia de la Historia y el haber sido su secretario perpetuo son suficiente aval, pero nos gusta recordar que fue el autor de nuestro libro de texto de la Escuela Naval Militar: *Historia marítima española. Lecciones para uso de los caballeros guardias marinas.* 2 Tomos, Madrid, 1961.
- Lexicólogo, activo y dedicado, desde su sillón de la Real Academia Española.
- Heraldista, multitud de informes para los escudos de muchísimos pueblos de España, en su función académica de historiador.

ANEXOS DOCUMENTALES

Anexo 1.

Declaración jurada que figura en el expediente Guillén. Legajo 371 del Archivo Central del Cuartel General de la Armada.



REVISTA GENERAL DE MARINA

OLOZAGA, 5
TEL. 50219

DON JULIO GUILLEN Y TATO, CAPITAN DE CORBETA DE LA ARMADA,

JURA ante Dios y declara por su honor que los destinos de embarco que ha tenido en su actual empleo, son los siguientes:

Comandante de la Carabela "Santa María", en 3ª Situación, desde el 29 de Marzo de 1929 al 7 de junio de 1930 (1 año, dos meses y 9 días).

Tercer Comandante del Acorazado "Alfonso XIII", en 3ª situación, desde el 13 de julio de 1930 al 5 de Agosto (22 días).

Tercer Comandante del Crucero "Cervantes", desde el 6 de Agosto de 1930 al 16 de julio de 1931 (11 meses y 10 días), de donde desembarcó por tener cumplidas sus condiciones de embarco, según O. M. de unos días antes.

En 18 de julio de 1931 se le destinó a la Aeronáutica Naval, en cuyo servicio permaneció hasta la fecha del Alzamiento Nacional.

Madrid, 12 de Noviembre de 1941.

Julio Guillén

2 - 2 - 41

ARCHIVO CENTRAL DEL

Anexo 2.

Texto recogido de *Estado General de La Armada*, Tomo I, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1936. Págs. 292-294:

MUSEO NAVAL

Cabe la honra a nuestra Marina de haber formado, en los albores de la Edad Moderna, el primero y por mucho tiempo único Museo de Ciencias Náuticas del Mundo; la Casa de la Contratación de Sevilla (1503), en efecto, no fue otra cosa, como cumplía a un centro científico de primer orden, en donde se enseñaban la Geografía, la Náutica y los instrumentos y cartas a ésta necesarios.

Los Colegios de San Telmo (1681) tuvieron asimismo hermosas colecciones y bibliotecas, como la Real Compañía de Guardias Marinas (1717) y su observatorio anejo, hoy de San Fernando, y análogamente, siglos antes, aquella formidable Escuela del Escorial, fundada por el mismo Felipe II.

La idea de la creación de un verdadero Museo Naval corresponde al año 1792, cuando rigió los destinos de la Marina del gran Ministro Valdés, quien, deseando crear un Centro informativo, templo de las ciencias náuticas y sagrario del espíritu que animó a nuestros navegantes, comisionó a varios oficiales de Marina para adquirir obras, a copiar manuscritos, modelos de buques, cartas e instrumentos. Sin embargo, la idea no llegó a ser realidad, y lo que iba a constituir su biblioteca se remitió al Depósito Hidrográfico de Madrid.

A D. Martín Fernández Navarrete, uno de los antiguos comisionados por Valdés, se debe el que por fin cristalizase el Museo Naval, abogando por él en un luminoso informe, en el que glosó todas las anteriores tentativas y adujo razones que encontraron eco, e inaugurándose el establecimiento solemnemente el 19 de noviembre de 1843.

Radicaba entonces el Museo en la llamada casa del Platero, edificio, hoy ya desaparecido, de la Plaza de la Armería, y frontero a la derribada iglesia de la Almudena; de allí pasó (1850) a una parte del Palacio de los Ministerios (hoy Senado) de donde fue de nuevo desalojado (1930) para ocupar su actual instalación en el actual edificio del Ministerio en el paseo del Prado.

Los fondos del Museo estaban constituidos por las aportaciones valiosísimas de las entonces Casa Real, Secretaría de Marina, Compañías de Guardiamarinas y sinfín de donativos particulares. Últimamente se han incorporado las soberbias colecciones de manuscritos, planos y cartas y obras sobre ciencias náuticas y viajes del ya extinguido Depósito Hidrográfico.

Posee actualmente cerca de 100.000 documentos sobre la Historia de la Marina (de 1134 a 1794) más de 15.000 cartas, planos y dibujos de todo el orbe y especialmente de lo que fue el vastísimo imperio colonial español, espléndida y no igualada colección, que arranca con la carta de Juan de la Cosa, en 1500, y, entre otros objetos, atesora más de cien modelos de buques, los más del siglo XVIII y todos los contemporáneos.

El Museo está regido desde 1929 por un Patronato, reorganizado en el año actual, y su Reglamento se aprobó por Decreto presidencial el 3 de junio próximo pasado.

***

El primer catálogo data de 1853, del que se hicieron nuevas ediciones en 1862, 1895, 1908 y 1918.

El público dispone de una Guía para su visita, y se están redactando, para editarlos, totalmente ilustrados, catálogos monográficos, que constituirán verdaderos tratados de historia de cuantas disciplinas abarca el Museo.

***

El Patronato, desde el primer momento, comprendió que su misión no podía reducirse simplemente a velar por la conservación y enriquecimiento de sus colecciones y su nueva exposición al público, sino que sintió el noble afán de darle una organización moderna, científica y didáctica, presidida por la idea de popularizar sus fondos materiales y espirituales, revalorizando todo aquello poco conocido u olvidado que puede ser motivo de orgullo o base de investigaciones o especulaciones históricas afines a su ministerio.

Para ello se cuenta con las exposiciones de carácter monográfico, de temas sugestivos, en donde se puedan admirar y estudiar objetos dispersos ordinariamente o de difícil acceso al estudioso; con conferencias por las cuales desfilarán personajes conspicuos, nacionales y extranjeros; con premios y becas para fomentar las investigaciones de carácter geográfico marítimo, y , en fin, con la serie de Publicaciones del Museo Naval, colección impresa que, con mayor flexibilidad que una revista, dará a conocer sinfín de actividades pretéritas de aquella Marina que siempre fue gala de la Europa culta.

***

Presidente del Patronato del Museo Naval, Excmo., Sr. D. Gregorio Marañón.

Director del Museo, Capitán de corbeta D. Julio Guillén Tato.

Anexo 3. Manuscrito inédito de D. Julio Guillén (c. 1938).

Este Anexo 3 consta de tres partes. Reproduce literalmente unos manuscritos inéditos del archivo de María Guillén Salvetti. Como se verá, faltan algunas hojas en cada una de las partes que transcribimos a continuación.

Anexo 3-1ª Parte:

[Las cuartillas están numeradas correlativamente de la 2 a la 22. Faltan las cuartillas: 1, 5, 11, 12 y 13.]

[Cuartilla 2]

(…) izquierda. Unos cansados ya de tanta «democracia» y ansiando pasarse de una vez a los nacionales; otros, sin ganas de marchar a Valencia a continuar viviendo el desbarajuste rojo o en la imposibilidad de huir se refugiaban para burlar la justicia de los vencedores nacionalistas que podían acusarles de responsables o cómplices de tanto crimen.

De éstos no solo fue el sebáceo Pedro Rico, el alcalde heroico de Madrid que se refugió en la Embajada de México, sino que fueron cientos y cientos los personajillos, capitanes generales y no pocos capitostes los que buscaron amparo en la misma extraterritorialidad de los centros diplomáticos que ellos habían discutido antes. Me consta que el mismísimo Miaja tenía sitio reservado en la de Inglaterra,

[Cuartilla 3]

así como el subsecretario de Marina, el contramaestre radio Balboa, bandido y criminal común, lo tenía en otra.

En donde yo alcancé a refugiarme fue en el Hogar Polaco, especie de sucursal de la legación de este país situado en la glorieta de Rubén Darío, tuvieron la precaución de destinar un piso especial y separado para «los de izquierdas», hubiera sido peligroso el hacer vivir al lobo con el cordero; a los criminales y cómplices con los perseguidos.

Cuando ingresé, como todos los madrileños, pensé que era cuestión de una semana…

***

[Cuartilla 4]

¿Cuál era por entonces la situación de Madrid? Pues la misma que cuando nos prendieron, pero con más refinamiento por más fanática, en la persecución de los elementos «desafectos al régimen».

Muchísima menos comida y aún más dificultades para adquirirla pues que ya estaba implantada la cartilla de aprovisionamiento que obligaba a una sola persona a formar en aquellas interminables colas para cada género a las que antes podían concurrir simultáneamente varios de la familia. Era la época de la «leche condensada con receta». No había huevos, ni gas, ni carbón; y cuando había aceite no había arroz o cuando llegaba este no había azúcar.

Pobres mujeres de las colas, al menor grito de desesperación, crítica o protesta, se condenaba con el paseo o el linchamiento.

[Falta la cuartilla 5]

[Cuartilla 6]

La persecución de los pocos sacerdotes que pudieran sobrevivir continuaba con más saña que nunca. Por la calle del Pez, a falta de carne, que duró muy poco en Madrid, se exhibió –¡horror!– un fraile abierto en canal colgado en los garfios de la carne de cerdo; salvajismo solo comparable al de aquel tabernero que exhibe en su «tupí» en un frasco de alcohol las orejas del general Ochoa.

Los «tribunales populares» tenían un truco infalible, cuando el encausado resulta acusado de «fachista» se le dice, entre denuestos:

—¡Pero, tú ibas a misa!

¡Y ello basta para ser condenado a trabajos forzados!

***

La inminencia del asalto a Madrid hizo aumentar trágica-

[Cuartilla 7]

mente el ejército de los «voluntarios de la fortificación» de fácil e inhumano alistamiento.

Se corría el rumor de que los que no iban al cine eran «fachistas» y la pobre gente picaba. A la salida y en una sola noche se tenían varios regimientos de zapadores.

La instauración de la «carta de trabajo» aportó también no pocos voluntario; en la Villa no se trabajaba, no podían trabajar, además, los que no estuvieran sindicados.

¡Aquí no puede haber vagos! ¡Anda, vente con nosotros!

[Cuartilla 8]

Y a construir abrigos y trincheras, maltratados y casi sin comer. Se dice que pasan de 60.000 desgraciados los zapadores de Madrid; para sus familias son desaparecidos y pocos son los que vuelven a verlas. Se les traslada en un santiamén de El Escorial a Guadalajara o al Jarama; cuando faltan alimentos o medios de transporte se deshacen de ellos después de cavar su propia fosa, admiración. ¡Nada de estorbos!

***

No se inauguró curso alguno en las facultades o institutos, las escuelas no funcionaban, tan solo algunas como centros y radios de pioneros: unos cientos de criaturas con lazo rojo y puño en alto que exhibían en desfiles y mítines rojos.

Aunque la matrícula estaba anunciada solo podían obtenerla los hijos de los afiliados a cualquiera de los partidos del «Frente Popular», los nuestros no. Nuestros hijos serían los peones, los mozos de estación –si podían– de la futura España roja

Los museos y los objetos de valor arqueológico se embalaban apresuradamente; nada debía de quedar en la capital; había que protegerlos de la invasión «fachista» que quema y destruye todo… Y en malas condiciones, apenas sin embalar, iban camino de Valencia cuadros, tablas, libros, manuscritos, mapas… para, después, emprender otro viaje más largo el de Rusia, quién sabe si para seguir a su vez el camino del *Código*

[Cuartilla 9]

sinaiticus, cedido al mejor postor.

En cuanto a las joyas y objetos de valor, ya habían sido trasladados. En la rápida evacuación colaboraron no pocos dirigentes.

***

Confieso que la situación militar que encontré al salir de la cárcel nos era menos favorable que lo que allí creíamos. Y no era para menos, pues puedo asegurar que yo mismo he oído como nuestros carros y tanques llegaban a la plaza de la Moncloa; pero de eso a los bulos que corrían y habíamos dado por buenos, por lógicos… había mucho trecho.

Creíamos allí, en efecto, que Guadalajara era nuestro y que Alcalá estaba al caer; que por el norte de Alcobendas estaba situada una fuerte columna que mandaba Moscardó, mientras otra, la de Monasterio –con nombres y todo «lo sabíamos»– iba hacia

[Cuartilla 10]

Vallecas, Canillas y Ventas (se llegó a decir que el metro no llegaba allí por eso, cuando la verdad es que en su último trayecto estaba transformado en polvorín); otra ejercía presión por los montes del Pardo para unirse con la primera.

Por el oeste el dogal pasaba casi por la estación de Atocha y se habrían ocupado todos los puentes. Solo faltaba, pues, apretar un poquitín: unos días… ¡una semana a lo sumo!

Piénsese en que el frente inmediato a Madrid apenas varió desde entonces, antes bien, aun quedaba por conquistar todos los pueblos de la bolsa que había formada por la Casa de Campo hasta pisar verdaderamente desde las Rozas la carretera de La Coruña y se comprenderá nuestro continuo desencanto…

—¡Se ha tomado Boadilla del Monte!

—¿Pero acaso no era nuestra?

Y tal desilusión corría pareja con nuestra admiración al

[Faltan de la cuartilla 11 a la 13, ambas inclusive]

[Cuartilla 14]

retaguardia, pero con falta de mando nacional, único y capaz, que asumiera la totalidad de los frentes; falto también de jefes y generales y por consiguiente de capacidad maniobrera, de eficacia para evolucionar en campo abierto.

Sin embargo, con ánimos excelentes e infinidad de automáticas, bastante pasable para resistir a las puertas de una ciudad que el asaltante no quiere –no puede querer– destruir. Ahí está el quid de la toma de Madrid. Que lastima que aquel ocho o nueve de noviembre no se hubieran tenido elementos para dar un apretoncito. ¡Las alcantarillas iban a quedar llenas de gorritos y de fusiles! [Ver anécdotas de Félix Álvarez-Arenas y Pacheco y del general Cuartero Larrea en «Apéndice» al final de este anexo]

***

¿Y la moral? ¿Qué dicen los milicianos? ¿Están aún envalentonados?

¡Pues sí! están envalentonados. Es algo difícil de expli-

[Cuartilla 15]

carse pero están envalentonados. Corren para atrás y siguen diciendo «no pasarán».

Primero idearon este tópico: «no pasarán» y caían una detrás de otra Talavera, Toledo, Navalcarnero…; cuando se aproximaban por momentos se ideó lo de la «tumba del fachismo» y tras de un poco de miedo y de vacilación como quien dice ¡eureka! prensa y populacho exclamaban a toda hora: ¡Madrid será la «tumba del fachismo»!

Y ahora que dudaban de esto, en vista de que los nacionales se van acercando con señales de estar más dispuestos a matar que a dejarse enterrar, alguien ha encontrado la panacea para estos imbéciles:

—Los están empujando para aquí… y aquí, entonces, ¡si que destruiremos el fachismo!

[Cuartilla 15, repetida]

Pobres mujeres de las colas de diez y doce horas ateridas de frío y de angustia que no se inmutaban ante el bombardeo ó el cañoneo vecino ¡Qué más da! Casi deseando la muerte liberadora.

Tampoco había medicinas y cuando las había, por verdadera casualidad ¿de dónde pagar las inyecciones caras o los específicos de precios astronómicos para la población cesante y robada de gente de orden?

***

Las iglesias continuaban profanadas; las más con la catedral a la cabeza habían ardido. Sin fin de imágenes se hallaban expuestas en los atrios con gorros de la UGT o de la FAI con pistolas y fusiles y blasfemos letreros.

[Cuartilla 16]

Es cómico, pero exacto.

Esto en cuanto a la «moral» del miliciano tonto, que son los más; para otros se les habla de lo que es el «fachismo»: exterminación de obreros y de sus familias, hambre y luto para los pobres, impuesto todo, además, por unos moros feroces que no dejan ni una criatura de ambos de ambos sexos sana por donde pasan…

Y el resto de los que sienten algo en rojo esta guerra está constituido por cuantos no pueden borrar su pasado: los que han asaltado, robado y asesinado; los que han delatado…; a los que casi un centenar de miles de cadáveres les señalan con el dedo.

Y las derrotas de aquí se topan con fantásticos avances por allá, en otro puente lejano. Y mentiras y más mentiras, que algo queda siempre. ¿Que aquí no se come? ¡Pues cómo estarán allá!

¿Acaso esto no está bien? Si esto es la guerra que dure mil años,

[Cuartilla 17]

exclaman los horterillas de la retaguardia, los porteros de cines, los antiguos obreros ahora presidentes y directivos de los miles y miles de "comités" con coche oficial y despensa repleta y gratis.

***

[Cuartilla 18]

La situación de la población es tan insostenible que desde hace tiempo la Junta de Defensa ha decretado la evacuación forzosa de toda ella; pero esto es imposible de todo punto con la rapidez que aconsejarían las circunstancias. Madrid sigue teniendo más de un millón de habitantes y para vaciarlo en dos meses haría falta que quinientos autobuses salieran cargados todos los días. ¡Un sueño!

Por eso la evacuación ha quedado relegada a nuevo instrumento de venganza ó de persecución. Cuanto más salen dos o tres camiones diarios con gente una sobre otra que no dan abasto ni para los que voluntariamente quieren reunirse a sus familias en Levante. Pero el no estar inscrita en las oficinas de Evacuación de la calle de García de Paredes y carecer, por consiguiente, del correspondiente boleto es causa de encarcelamiento.

Ello ha dado motivo también a la confección de un censo de evacuación a cargo de los porteros, nuevos «agentes de la autoridad» para estos efectos, que ha servido para

[Cuartilla 19]

encarcelar a más gente de la que había conseguido cambiar de domicilio juzgándose evacuados de pueblos o barrios ocupados.

Con frecuencia se llega a una casa y a todos o a determinados individuos o familias se les embarca en una camioneta; sólo se les da unos minutos para prepararse, plazo no pequeño si se considera que no dejan llevar sino una maleta pequeña.

Con frecuencia al llegar a un pueblo el chófer asegura que deben de quedar allí esperando otra camioneta que tardará poco en arribar… Y allí quedan para siempre sin tener en donde refugiarse, pues nadie los quiere por… fachistas.

Corren rumores de que todos los pueblos están abarrotados, que no hay en ellos mucha más comida que en Madrid y que el trato que reciben los evacuados es miserable. ¿Quién sabiendo todo esto, y aun mucho más, va a dejarse arrancar

[Cuartilla 20]

de una casa que será destrozada en su ausencia de la ciudad, en donde únicamente se tienen unos pocos conocimientos o relaciones gracias a los cuales se va prolongando su vida angustiosa?

Nadie, nadie quiere evacuar. Ni aun las clases populares y ni aun aquellas de abolengo izquierdista.

Madrid, Madrid mil veces, con sus bombas, con sus obuses, con sus «paseos», sus peligros, sus colas y su hambre. ¡Madrid mil veces¡ Porque sobre todo ello está su próxima liberación. ¡Si están ahí mismo, ahí en la Moncloa y en la Puerta de Toledo! ¿Cómo van a querer alejarse del frente?

Y las fachadas se llenan de carteles ¡Evacuad Madrid! Y la prensa, aun sabiendo que esta es imposible, cuando no tiene nada que comentar vuelve a la «perra» de la evacuación, como vuelve a la de la «quinta columna».

***

[Cuartilla 21]

En cuanto a los refugiados, se podían escribir libros enteros. La mayor parte, afortunadamente, eran bravos muchachos, militares dignos, gente perseguida…; pero… ¡había unos peros!

Desde aquella señorita de cuarenta y pico egoísta que no tenía por qué refugiarse y que ocupaba el lugar de alguien más útil a la nueva España; aquel señor que mientras los demás carecían de lo más preciso gastaba en calefacción eléctrica lo que muchos hubieran empleado en comer; quien presumía de tener no sé cuántos billetes de mil y se negaba a pagar los cinco duros de gastos generales; aquella familia que estaba siempre dispuesta a marcharse… porque no estaban perseguidos y que protestaba continuamente de lo mal que se comía; quienes se refugiaban huyendo, no de peligros, sino de las colas, de las incomodidades…

[Cuartilla 22]

Yo, pensando en los miles de buenos españoles que andaban perseguidos y acosados, me decía:

— Pero, ¿y es posible que «esto» también se salve?

Y, como siempre, los mejores eran los más sufridos como Silva, el teniente coronel Silva, el defensor de Oviedo en octubre, que aún no tiene del todo curado el muñón de la pierna después de la sexta amputación; el otro Silva, Hermes, el que fue chófer del Príncipe de Asturias; Arias, Maldonado; los hermanos Alfaro y los Teixeira…

Pero habría para nunca acabar, egoísmos, incomprensión, falta de caridad… ¡Ah! ¡Si el espíritu de Falange nos mirara con el rabillo del ojo…!

Anexo 3-2ª parte.

[Textos sobre el «hogar polaco». Conjunto de hojas numeradas del 5 al 10 con un folio repetido (8 y 8 bis). Están escritas por la parte de detrás de unas hojas de tamaño folio, muy finas, que dejan ver un membrete en el que se lee, al revés: «República Española. Ayuntamiento de Cádiz. Padrón de viviendas. Oficina Sanitaria de Viviendas», lo cual nos indica que están escritas en dicha capital en el año 1938.

[Folio 5]

(…) ni era contertulio mío, ni yo he dicho las cosas que sin concretar me achaca, ni las he podido decir. [Falta lo anterior y suponemos que se refiere al profesor de equitación Antenor de Bethancourt (sic)]

El Hogar Polaco

Cuando el 16 de noviembre por la tarde ingresé en este habría ya unos ochenta refugiados, entre ellos el actual ministro D. Juan Antonio Suanzes, el director del *ABC*, de Sevilla, Sr. Galinsoga, el Tte. Coronel de Infantería Sr. Silva –actualmente gobernador militar de Toledo, según creo–, el Comandante de Intendencia de la Armada [espacio en blanco en el original] y el de Artillería de la Armada, D. José Arias, compañero mío además en la misma sección del Ministerio.

Las tropas nacionales habían pisado ya la Ciudad Universitaria, la entrada en Madrid era cuestión de días; quien sabe si de horas. Por ello mismo no había organización ninguna, alguien se encargaba de darnos de comer, y solo administrativamente existía aquella embrionariamente.

El «Hogar Polaco» estaba situado en la glorieta de Rubén Darío, en el soberbio edificio de los marqueses de Ibarra, cuyo contrato se había simulado. Los inquilinos eran: el duque de Montellano (5º piso), marqués de Amboage (3º y 4º), consejero de la Legación de Holanda (1º derecha), marquesa de Ibarra (principal y 1º izquierda.) y Sr. [Fernández de] Araoz, yerno

[Folio 6]

del Dr. Marañón (entresuelo). De todos ellos no vivían sino los criados de todos los pisos y los marqueses de Ibarra que habían cedido unas habitaciones sin muebles ni colchones ni nada, a los refugiados.

En las buhardillas vivían unos 12 guardias civiles con sus familias, con fusiles Lebel antiguos [Mod. 1886] de un solo tiro y con escasas municiones; de fijo que no pasaban de 200 tiros para todos.

Del piso de los Ibarra estaba encargado un ingeniero polaco llamado Esteban Hoenigsfeld[115] y del tercero –que nosotros denominábamos de izquierdas– un tal Landau, ambos judíos y enemigos entre sí.

El día de mi llegada se habían enviado al piso de Montellano seis o siete refugiados de los de derechas y entre ellos el Teniente Coronel Silva. A este piso me enviaron a mi; a comer bajábamos al principal.

Parece ser y estimo interesante la declaración del Comandante de Artillería de la Armada Arias[116], que fue el primero en refugiarse, que el asunto de la defensa del Hogar era cosa ya decidida. Con anterioridad a mi llegada se habían contado los elementos de defensa y por parecer ridículos y no merecer confianza la «Guardia Nacional» que teníamos dentro,

[Folio 7]

la opinión general se manifestó por la no defensa, ya que solo, del todo estéril esta, podía exasperar a los asaltantes que podían cebar su ira en las numerosas mujeres y niños que vivían con nosotros.

---

[115] *Vid.* página Web de la familia Hoenigsberg, con un apartado dedicado a este personaje: http://hoenigsfeld.com/index.php/cat-blog/38-hershel-adler

[116] Luis Arias Martínez. Nacido el 20 de septiembre de 1903. Ingresó en la Armada el 29 de agosto de 1921. Destinado, como Guillén, en la sección de la Aeronáutica.

Por lo que a mí respecta nada se me insinuó ni acordamos nada. Las órdenes al entrar eran la de entregar las armas –yo carecía de ellas– y la de no asomarnos, ni abrir las maderas de las ventanas, no encender luces a partir de las 10 de la noche y, en general, no hacer nada que pudiera trascender al transeúnte ó a los dos cuarteles de milicianos vecinos (uno en la Cruz Roja y otro en el palacio de los marqueses de ¿Amoedo?).

Como no existía ni organización ni disciplina, las órdenes no se cumplían; quién cantaba ó chillaba por la noche, quién tomaba baños de sol, etc.

Los días transcurrían… y ante mayor dilación, el Sr. Hoenigsfeld, decidió nombrar un responsable del piso; por desgracia mía fui designado por tal y solo acepté tras consultarlo con el Tte. Coronel Silva en quien yo quise resignar, pero que recién amputado de una pierna y no curado del todo el muñón no podía asumir todas las molestias del encargo.

[Folio 8]

Me nombran «responsable» del piso

Las contrariedades que sufrí fueron enormes y continuas, la anarquía anterior necesitaba de una intervención enérgica. Sin medios coercitivos, sin los resortes habituales del mando, mi misión era de difícil desempeño y de inminente y rotundo fracaso.

Pasaba rondas y veía luces; quitaba los fusibles y se encendían velas. Se alegaba el enorme frío –sin calefacción– y se abrían maderas y ventanas para que entrase el sol. A alguno lo pesqué haciendo señas a una amiguita que venía con frecuencia a verle desde la calle; hacer que se limpiasen los retretes era una verdadera batalla; se orinaban en los bidets; el suelo no se limpiaba…

Algunas veces entraba por arte de magia una botella de anís y las risotadas trascendían a la calle…

Añádase a esto el desequilibrio nervioso que todos padecíamos; irritabilidad en grado sumo; falta de espíritu de convivencia y civilidad; egoísmos…; una alimentación pobre y escasísima; el invierno crudísimo, cuando por falta de mantas nos echábamos encima asientos de sillones y butacas.

Agréguese también una servidumbre, la del duque de Montellano, que al comienzo nos fué hostil

[Folio 8 bis]

sin más fundamento que considerarnos inferiores a sus amos y que al final nos echó en cara ciertos hurtos inexplicables, pero ciertos y de los que con toda reserva di cuenta para salvaguardia de los inocentes, naturalmente los más.

Sumáronse también a este caos las diferencias de educación, obreros, militares, pobres, ricos… y aún así solo se tendrá un conocimiento imperfecto de la fauna que constituíamos los refugiados y de lo difícil –lo imposible– de meter en cintura elementos tan heterogéneos.

Todo ello hizo que fueran estratificándose los distintos caracteres y poco a poco fuimos cambiando de cuarto; en el mío, el más numeroso, estábamos: el Tte. Coronel Silva, Comandante de Artillería de la Armada Bustillo[117]; Capitán de Artillería del Ejército Orejas; un teniente de Regulares que quedó en Madrid sin poder salir; el Sr. Díaz, tratante de ganado; [este párrafo acaba así, con punto y coma]

Los tres militares restantes que habían [sic] en el piso habitaban [sic] Capitán de Cuerpo de Tren Alfaro, en habitación aparte con su mujer e hija; Capitán de Artillería Ureta, genio misántropo, solo; y el profesor de equitación Bethancourt en otra habitación con 6 u 8 paisanos.

Más tarde el comandante de Aviación González Gallarza con su mujer, hijos y criada; coronel de Estado Mayor D. Félix Campos [nombre completo: Félix Campos-Guereta Martínez], hoy Director General del Instituto Geográfico y Catastral, con su mujer.

[Folio 9]

Ni yo iba al cuarto del profesor Bethancourt, ni el frecuentaba el mío. Lo mismo sucedía con el capitán Ureta –a quien por cierto le llamó la atención el Tte. Coronel Silva porque no se le veía ni a la hora del almuerzo, y que daba la sensación de no querer rozarse con nosotros… que le pagábamos la comida– y siendo así nada ha podido alabar ni criticar que no haya sido ante testigos y en conversación general –era la costumbre– en el cuarto.

Pero es que, lógicamente, el hablar mal del Ejército era no ya insensato, sino imposible. A la menor sospecha llovían los insultos y la escena no podía quedar sin notoriedad, como sucedió una noche que cuchicheaban dos caballeretes recién ingresados y a

---

[117] Ver su declaración en el Anexo 5.

los que el teniente coronel Silva –recuérdese su historial: compañero del Caudillo, ocho años mandando una bandera del Tercio, defensor de Oviedo en octubre de 1934 en donde perdió la pierna que aún no estaba curada– amenazó y a punto de caerse se incorporó en la cama para arrojarles una muleta.

Fue tan sólo el caso que conocí y lógicamente no podía producirse otro en aquel clima hondamente sentido de Franquismo y entusiasmo por el Ejército.

Con la experiencia adquirida en la cárcel,

[Folio 10]

donde toda reserva era poca, pretender hacerme creer –aparte ideales y sentimientos contrastados estoicamente– capaz de opinar públicamente criticando a quienes por salvarnos, por liberarnos luchaban a unos centenares de metros de nosotros, no solamente carece de pruebas, sino de lógica.

Y sin embargo en el «Hogar» hubo gente mala y hasta ruin; aquellos que habían salvado unos miles de duros y que unos días antes presumían, a la hora de recoger dinero para comprar víveres en ¿Marsella? se volvían de espíritu mezquino y contribuían con poco y a regañadientes.

Hubo que desenmascarar a alguno que careciendo de él para pagar la comida, viviendo a nuestra costa, tenía ciertas facilidades para fumar cigarros puros o para adquirir licores. Hubo quien con un enchufe que se agenció se organizó clandestinamente una cocina robando el fluido que pagábamos entre todos y comía mejor que nadie. Yo lo sorprendí una noche friéndose huevos cuando estos eran ya rarísimos y los escatimábamos. Otro lo sorprendió robando leche de la despensa… Este individuo era de los que no pagaban y a quienes nosotros encantados, satisfacíamos las comidas.

Anexo 3-3ª parte.

[Cuartillas numeradas del 2M 1 a 2M 17 con repetición del 2M 12, del 2M 13 y ausencia del 2M 15. Las cuartillas con números repetidos contienen textos distintos.]

[Cuartilla 2M 1]

***

Dos de Mayo. Fiesta nacional en nuestra España. Hoy como entonces fusilamientos en masa, cadáveres por la Moncloa y por las calles. Hasta mamelucos asalariados sojuzgando al patriota.

La obra grabada de Goya recobra actualidad en el actual Madrid trágico, tan parecido al que conoció el ilustre sordo. Mujerucas arrancando dientes de oro a los asesinados; arpías borrachas, brujas y alcahuetas –las porteras– sueltas colaborando con los asesinos. Racimos de carne humana, montones… gente hacinada en las cárceles; fusilamientos en masa… ¡Ay, aquel muchacho en cruz e insultando, que destaca su rebeldía santa y salvaje a la luz de ese farol inmenso y cuadrado del cuadro del «3 de mayo»!. ¿No veis en él un falangista? ¿Un camisa vieja?

¿No sería oportuno un folleto de propaganda reproduciendo la serie de los «Desastres», con literatura apropiada?

…piquetes de fusilamiento; grupos de condenados; tapias

[Cuartilla 2M 2]

salpicadas de sangre de mártir…; bayonetas horizontales caladas en los cañones, ¿hartos? de vomitar crímenes…; lutos, desesperación, terror…

Algo así de impresionante como aquellos de Rainmarker que tan canallescamente hacían creer en la Bélgica militarizada; pero con la noble diferencia de propagar la obra del artista nuestro que fue Goya, con la brutal y real coincidencia de reproducir lo que al cabo de ciento veintinueve años [1808+129 = 1937] volvería a acontecer con más saña y más alevosía por un gobierno considerado con aquellos franchutes que azotaron nuestra península por entonces.

¿Recuerdo una plancha toda negra con el contraste luminoso de un tragaluz enrejado que permite ver la desesperación de unos cuantos infelices en la mazmorra? Yo lo he vivido, si es adecuada la palabra, yo lo he padecido; sí, allí en

[Cuartilla 2M 3]

los sótanos de la Modelo; como otros en Porlier, en San Antón… y en las infinitas checas del Madrid brutal y mártir… de los que apenas unos cuantos lo podemos contar…

***

Fiesta Nacional. Los simpáticos marinos lo saben; mañana es la suya, 3 de mayo, que celebrarán ya en puerto y hoy que es nuestro último día a bordo se celebra como despedida. Buen tema para discursitos de ocasión: 2 y 3 de mayo, España y Polonia, y que los habrá porque hay guateque en el sollado y en la cámara de oficiales.

El día es magnífico; Maldonado ha leído una misa y hemos aparecido en cubierta luciendo lo mejor de nuestro mísero equipaje. Hasta se ve algún que otro cuello duro. La marinería viste de azul y no se ve ningún gorrito americano ni ningún traje de faena.

[Cuartilla 2M 4]

Hemos pasado la mañana «arranchando» el sollado, varios oficiales con Simpatikowski bajaron a comer y algunos de nosotros almorzaremos con Comandantes y oficiales; hasta Halline descenderá de su estúpida cumbre para honrarnos con su presencia.

Se prepara la mesa, los puestos…con los consabidos piques. Seseña actúa de Mayordomo Mayor; se pintan unas banderitas polacas y españolas, los metales relucen más que nunca.

***

Con Regina Gallarza, el Coronel Campos y G+++ [sic] asisto a la comida en la cámara. Preside el Comandante a quien tratamos por primera vez quedando encantados de él; asiste el segundo, el doctor y el A de N [alférez de navío]…

Entremeses, a base de huevos duros, arencón y salmón, dignos

[Cuartilla 2M 5]

del restaurant [sic] Per Gint de París. Aquaviv [sic], aguardiente como el de Cazalla y al estilo sueco como el «punch», se brinda con él. Hay que beber con todos y devolver el chicotazo: mirada significativa, leve inclinación de cabeza levantando la copa. Y después del sorbo vuelta al saludo.

Es el momento de los brindis, breves, continuos y recíprocos; el «pik scol», que en las marinas escandinavas se inicia con uno en delicado recuerdo de amigos y camaradas ausentes.

Por nuestro hermoso país y porque pronto sea feliz –expresa discretamente con su sonrisa intermitente el simpático Comandante–.

Por Polonia, nuestro país salvador, que nos devuelve la vida, por su marina que de manera tan afectuosa nos

[Cuartilla 2M 6]

ha soportado en este viaje que todos consideramos de repatriación.

—Por…

Siguen los brindis. Se maneja el inglés, el francés, el alemán,… se traducen algunos a la lengua más común, el francés,

Pero en la Torre de Babel no hubo de fijo aguardiente, porque pronto se brinda en polaco y español. Si bien por lo que respecta a nuestro polaco, me temo que no sale del todo preciso y aun el español abunda de frases de todos los idiomas del mundo.

¡El pseudo general Mangada estaría encantado! ¿Esperanto? ¡No, nada de eso, ¡Aquavive! ¡Cazalla, cazalla!

_ _

[Cuartilla 2M 7]

El almuerzo, como esperábamos, ha tenido un ambiente cordial y encantador.

— La verdad es que los marinos…

Regina Morales, hija de Almirante[118] y hablando inglés, está en su elemento.

En la sobremesa se llama a los niños y Rafaelito nos hace las delicias con sus cosas de «hombre» y de «militar». Porque es un militar valiente y es todo un hombre.

—¡No llores, Rafaelito, que eres un militar!

Y, comprime sus lloriqueos en un puchero incrédulo, pero deja de llorar.

—Yo soy un militar y un hombre[119].

Los chicos agotan, devorándolos, dulces, chocolates, helados… repiten y «tripiten».

Mañana, funcionará de fijo el aceite de Castor.

[Cuartilla 2M 8]

Salgo a cubierta congestionado. El aire me hace mucho bien. Hemos podido hacer el ridículo todos, con tantísimo tiempo como llevamos sin probar el vino.

***

[118] D. Rafael Morales y Diaz de la Cortina, nace el 7-9-1867. Ingresó en el Servicio el 9-7-1882. Mandaba la Escuadra al proclamarse la República. Fallece el 1-10-1935.

[119] Rafaelito, nacido en noviembre de 1934, tenía pues 2 años y medio.

La cubierta de popa está de fiesta. Cucañas, carreras de sacos, boxeo con sacos llenos de estopa y con ambos contendientes montados a caballo en un mismo palo; lucha graciosísima en la que vence el que antes coge al otro un talón…

El público está de parte de Emil, su favorito.

Reímos todos. Hay que ver la cara que ponen muchos al correr sosteniendo con los dientes una cuchara que tiene un huevo, que no debe de caer.

Fiesta a bordo y en la mar. Lástima que no atravesemos

[Cuartilla 2M 9]

la «línea» –el Ecuador– con esta dotación de chicos grandes ingenuos y alegres. ¡Qué cortejo de Neptuno harían tan gracioso!

***

A las cinco se divisan unos montes de Pomerania, tierras de Polonia. Tierras de Polonia. ¡Viva Polonia! ¡Viva España!

Y salen a relucir todos los «chubesquis» de la letra del ya aprendido himno polaco. Y nuestro *Cara al Sol…* cuyos versos conocen ya y encantan a estos muchachos eslavos, tan amantes de la naturaleza.

***

¿Desembarcaremos esta noche? Nos sentíamos en casa propia

[Cuartilla 2M 10]

y, a mí al menos [sic], siento ya ese hormigueo del preludio de la despedida. El hormigueo que no sentí ni en Madrid, ni al dejar las costas de Valencia.

Con hoy llevamos ya dieciséis días a bordo del *Wilja,* lo que tardaban nuestros padres y abuelos en atravesar el Atlántico en aquellos vapores con velas y alta chimenea de la compañía de Claudio López, con olor de quinqué, comedores de larga mesa y sillas atornilladas, pasajeras de polisón…, marinos de levita y chaleco de piqué; en donde jamás faltaban ni las silenciosas monjitas o la oronda corpulencia de un señor canónigo, camino de La Habana.

Dieciséis días de viaje y quizás aún no hemos llegado a la mitad del nuestro, camino de Salamanca.

***

[Cuartilla 2M 11]

Los pueblos de la costa se alumbran. Aquello es Gdynia y más allá Zoppot, la playa de moda, y aquel resplandor Dantzig, la Venecia del Báltico, de donde salían aquellas caravanas del ámbar, que desde los tiempos más remotos se lucía en brazos y gargantas.

La radio no descansa y un chisporroteo de freiduría se aprecia al pasar cerca de su cabina.

Faro de Held; luces, luces. Blancas, verdes, rojas… en esa verbena que son los puertos a lo lejos.

Se nos acercan remolcadores. Entraremos esta misma noche. Hay prisa, el *Wilja* debe de [sic] salir mañana mismo y con nueva dotación.

Entramos en el puerto, enorme, casi infinito en esta noche clara. Nos rodean ya las luces de los malecones, las policromas de las farolas. Vamos a la dársena mili-

[Cuartilla 2M 12]

tar. Un barquito de vela, lindísimo; un buque escuela; un crucero con enorme espolón, antiguo buque francés; lanchas, submarinos, unos «destroyers». Toda la Marina polaca de guerra; la del O.R.P. [Buque de la República de Polonia, por sus siglas en polaco] del gorro de la marinería.

***

Entran autoridades navales. Nos miran con curiosidad. ¿A dónde iremos… a Varsovia?

Quedamos en libertad, los mayores de 45; ¿Nosotros? Nada se sabe. Abrumamos a Simpatikowski.

A dormir.

Y al resopón de «incienso» y «herbala».

***

[A continuación, otra cuartilla 2M 12 que dice:]

gorras de cuatro picos, que copiaron para su casco los hulanos…

***

Varios edificios enormes y vallados, en pleno bosque de abetos en un altozano, es nuestra meta. Es la Opo… [sic] estación de emigrantes.

Hay que pasar la aduana, la visita de la policía, formalizar y depositar si se quiere el poco oro u [sic] alhajas que algunos han podido evitar que les roben los rojos…

Encontramos, simpatía, cordialidad… y ¡desayuno! Y tras muchísimo tiempo en lo uno y en lo otro porque no esperaban a tantos y es fiesta: la ducha obligatoria. Ducha casi colectiva, como en el *Wilja*. Chicos y grandes estamos encantados.

[Cuartilla 2M 13]

Y ahora a los dormitorios. Naves limpísimas… Estamos encantados; paz, buen tiempo, comida… y sin ver milicianos.

Pisamos tierra extraña con alegría de amigos. ¡Y estamos a unos metros del Báltico! Nuestros aventureros del siglo XVI, los conquistadores que salían de Extremadura, no desembarcarían en el Yucatán o en Tierra Firme o en el Perú con más desenfado que nosotros, con más despreocupación de la España que habían dejado al embarcar en el puerto de las Muelas[120] de Sevilla.

¿Pero, estaremos aún muchos días aquí?

***

[A continuación, otra cuartilla 2M 13 que dice:]

Los equipajes. Vuelta a enchiquerar y comprimir lo que ya se había estirado y esponjado. Barullo enorme. Revista y recuento de enseres, de mantas, salvavidas y cois… [sic]

—¡Abajo todos, que ha llegado el Obispo de Varsovia!

No, es un delegado del Primado de Polonia, gran amigo del nuestro, del Dr. Gomá y aun de aquel españolísimo y recio que hubo de abandonar Toledo, del Cardenal Segura.

Le acompaña otro sacerdote, salesiano, nos dirá mañana la primera misa en tierra polaca y nos da la bienvenida en francés, con frases de amor y caridad cristiana. Estamos emocionados.

S +++ [sic] se adelanta y le besa la mano de rodillas en nom-

---

[120] En el puerto de las Muelas de Triana rendían viaje los barcos que venían de Indias

[Continúa 2M 14]

bre de todos. Agradece este primer contacto espiritual con Polonia a través de nuestra común religión y es de esto de lo que más necesidad sentimos de ayuda moral -¡la material, qué importa!– porque venimos todos de luto y con la angustia del tormento de muchos meses.

***

Hoy, esta mañana, hay gran desfile militar, guarnición, sociedades patrióticas…; asistiremos desde una tribuna…

Pero Halline empieza a intervenir; nos protege… desconfiamos.

[Se pasa directamente a la cuartilla 2M 16, aunque el 6 está trazado de tal forma que podría ser un 5, así que queda la duda de si esta cuartilla es la continuación de la anterior o no]

«He conseguido» –dice– que queden en libertad de acción los mayores y las señoras. Ahora irán todos al desfile… pero hay que dar palabra de no escaparse…

Nada le contestamos; del lobo, ¡un pelo! Se discute lo de la palabra: unos creen que no se puede dar, porque nuestro deber es precisamente el evadirnos cuanto antes; otros, en cambio, dicen que sí, porque esto facilitará nuestra fuga. Y que antes que el respetar la palabra tenemos el deber de incorporarnos a cumplir nuestro sagrado deber en las filas nacionales.

No hay lugar de discutir… «hay dificultades de momento»… no se puede salir hasta que llegue el representante del Ministerio de Estado.

Y en autobús abandonamos el *Wilja*. Nuestro

[Cuartilla 2M 17]

Wilja querido, cuya dotación ha cambiado ya, Atravesamos la zona marítima enorme; almacenes, puentes, canales…; cruzamos parte de la ciudad con cortejos que van a ocupar su sitio en el desfile; banderas, estandartes, hombres con sombrero hongo, bandas y cruces, formados; edificios nuevos y grises; arquitectura fina de ladrillo y tubo; fachadas grises… calles amplias, avenidas a medio crecer y sin rincones; sin matices en el claro obscuro…

Puede ser Polonia o el barrio más moderno de Sidney o de Adelaida… Banderas blanqui rojas [sic] por todas partes; palos y astas con los mismos colores, como en una gran asamblea de marcas y señales topográficas.

[Aquí, desgraciadamente, finaliza el relato; sentimos no saber cómo fue el regreso a España, vía Lisboa, y la llegada a Salamanca.]

Apéndice del anexo 3

—Anécdotas de los generales Félix Álvarez-Arenas y Pacheco y Miguel Cuartero Larrea

En 1979, cuando el autor de esta biografía era oficial de órdenes de la 31ª Escuadrilla de Fragatas del mando del entonces capitán de navío D. Eliseo Álvarez-Arenas y Pacheco, oyó de labios de su jefe que su hermano Félix (que fue el último ministro del Ejército antes de la creación del actual Ministerio de Defensa), el día 9 de noviembre de 1936, había estado al mando de una sección de Regulares a la altura del Cine Coliseum, actualmente Teatro Coliseum, en la Gran Vía madrileña, y que una vez rebasado dicho cine sin haber encontrado oposición alguna, recibió por medio de un motorista la orden de regresar inmediatamente a su base de partida. Es decir, había comenzado la ocupación de Madrid, pero la operación fue abortada.

D. Félix era exalumno de la Escuela de Guerra Naval y en esa calidad solía asistir a la ceremonia de entrega de diplomas que presidía normalmente S. M. el Rey; en una de esas ceremonias, años 80, tuve el honor de saludarlo e, identificándome como antiguo subordinando directo de su hermano, rogarle que me confirmase esa irrupción en la Gran Vía y a qué atribuía la orden de regresar a su base de partida. Por supuesto que lo confirmó, con muy parecidas palabras a las de D. Eliseo, y añadió que el motivo fue que, prácticamente a la misma hora, estaban entrando por Vallecas las fuerzas de la XI Brigada Internacional al mando de Lázar Stern, más conocido como Emilio Kléber, por lo que el mando nacional no juzgó oportuno someter sus escasas fuerzas a una lucha callejera en la que podían llevar todas las de perder[121].

La precedente anécdota coincide con otra que le escuché al general D. Miguel Cuartero Larrea, componente del E. M. del Cuerpo del Ejército Marroquí, del mando del general D. Juan Yagüe, durante la ocupación de Barcelona. Al amanecer del 26 de enero de 1939, las tropas nacionales alcanzaban el Tibidabo y Montjuic, al mediodía ocuparon

---

[121] En ROJO, Vicente: *Así fue la defensa de Madrid.* Madrid, 1987. Págs. 84-87. Se puede ver como organizó el mando republicano la defensa y el desconcierto de los combates de esos días.

el centro de Barcelona sin hallar resistencia. Sin embargo, en la víspera de dicha ocupación, el Cuartel General de Franco había ordenado retrasar la entrada de las fuerzas de Yagüe para que coincidiese con la de los Cuerpos que habían de llegar por el Norte y Centro; en consecuencia, Yagüe dictó, al entonces capitán Cuartero, el siguiente mensaje para su superior (cito de memoria) : «Si no me dejan entrar hoy en Barcelona no me haré responsable de que pueda ocurrir lo que pasó en Madrid el 9 de noviembre de 1936…».

Anexo 4. Carta a sus padres, escrita el domingo, 18 de abril de 1937

[En la página siguiente se trascribe la carta.]

Domingo 18-IV-37

Queridísimos papaítos y hermanos:

Por fin, y después de haber salvado la vida, hoy salgo de aquí, y mañana embarcaré en Valencia.

Aprovecho que un amigo de toda confianza va a esa para poneros estas líneas de despedida en las que bien podéis ver todo mi cariño y tristeza por alejarme de vosotros.

No sé la suerte que me espera, pero confío en el Cielo y todo saldrá bien hasta que muy pronto podamos reunirnos.

Mil gracias por lo que por mí y los nenes habéis hecho en esta temporada, pues sé muy bien todas vuestras gestiones. Media hora antes de salir para ser fusilado llegó mi libertad!

Recibid un cariñosísimo abrazo de vuestro hijo y hermano que no os olvida

Blas

Si Piedad no tiene todo su pasaporte en regla no podrá venir, pues en el de Marita sólo han podido ir los nenes.

Escribid a las niñas de Elena.

Queridísimos papaítos y hermanos:

Por fin, y después de haber salvado la vida, hoy salgo de aquí, y mañana embarcaré en Valencia.

Aprovecho que un amigo de toda confianza va a esa para poneros estas líneas de despedida en las que bien podéis ver todo mi cariño y mi tristeza por alejarme de vosotros.

No sé la suerte que me espera, pero confío en el Cielo, todo saldrá bien hasta que muy pronto podamos reunirnos.

Mil gracias por lo que por mí y los nenes habéis hecho en esta temporada, pues sé muy bien todas vuestras gestiones ¡Media hora antes de salir para ser fusilado llegó mi libertad!

Recibid un cariñosísimo abrazo de vuestro hijo y hermano que no os olvida

[Firmado:] Blau

[P.D.:] Si Piedad [que era la niñera de los hermanos Guillén Salvetti] no tiene todo su pasaporte en regla no podrá venir, pues en el de Marita [su esposa] sólo han podido ir los nenes.

Escribid a las señas de Elena.

[Esta postdata es importante, pues, de lo que ha dejado escrito, es la única alusión al embarque de su mujer e hijos en Valencia; hijos que estaban en Alicante con sus abuelos, desde el principio de la guerra. El 18 de julio estaban en Piedralaves (Ávila) de veraneo con su madre.]

Anexo 5. Declaraciones a favor y en contra D. Julio Guillén Tato

Declaración de D. Antonio Carretero Navarro (2 páginas. 17-12-1939).

Don Antonio CARRETERO NAVARRO,Delegado Gral.de Propaganda de Confederacion Católica de Padres de Familia,y de la Federacion de Amigos de la Enseñanza,entidad defensora de los colegios católicos,ante quien convenga declara bajo juramento que:

Estuvo refugiado en el Hogar Polaco,en donde conoció y trató muchísimo al Capitan de Corbeta D.Julio GUILLEN TATO,a quien tuvo yt tiene por un caballero sin tacha.

Que jamas oyó hablar de tratar de defender el Hogar Polaco ni cree que con anterioridad a su ingreso en él se tratase de ello. Que es una monstruosidad calumniosa el declarar que el Sr.Guillen dejó de dar facilidades para una pretendida defensa .

Que el Sr GUILLEN no bajaba al piso de izquierdas,sinó al entresuelo.

Que el Ministro de Polonia al pactar la evacuacion facilitó la lista de los refugiados en el Hogar Polaco,al gobierno rojo; la lista de las ultimas evacuaciones fué acompañada por las fotos de cada uno para los pasaportes;

Que considera una canallada el acusar o pretender mezclar al digno marino Sr.GUILLEN en el asunto de que la policia supiese nuestros nombres.

Que estima que el profesor de equitacion Sr.Betancurt,carece de capacidad moral para poder ofender a la dignisima personalidad de D.Julio GUILLEN,marino prestigioso e intachable,que debe estar muy por encima de las pasiones y rencores desatados en el nerviosismo y falta de espiritu de convivencia de un largo refugio.

Que el excelente espiritu y buen humor del Sr.GUILLEN ayudó no poco a

todos a sobrellevar el forzoso encierro.

- Que el que subscribe es CAMISA VIEJA de la Falanje,con carnet nº 961, y pertenece a la VIEJA GUARDIA de MADRID,en cuyos ficheros no ha podido encántrar al Sr.Betancurt,que no debía de pertenecer a la primera linea.

Que jamas hubiera concebido que la calumnia hubiera podido cebarse en el Sr.GUILLEN,a quien,en conciencia,y ante Dios,considera un caballero sin tacha,innocente de cuanto se le pueda imputar en el Hogar Polaco,y muy por encima de ciertos personagillos a quienes no sería muy difícil desenmascarar.

Madrid 7 de Diciembre de 1939.

Año de la Victoria.

Declaración de D. José María Bustillo Delgado.

Al Capitan de Corbeta D. Julio Guillén Tato lo conocí en ocasión de estar mandando la Carabela "Santa María", durante la Exposición de Sevilla, donde estuve unos dias y entonces me causó la impresión de que era persona que por sus conocimientos históricos y artísticos se habia hecho un buen ambiente entre las personalidades de aquella ciudad.

Puedo decir que no he oido nada que ponga en duda su conducta moral y política, pero posteriormente he sabido que era colaborador de "El Debate" y comprobado por un miembro de la redacción de ese periodico que estuvo conmigo en la Legación de Finlandia y luego en la Prisión de San Antón.

Anteriormente al 17 de julio de 1936, sé que desempeñaba el cargo de Director del Museo Naval y que estaba destinado en la Sección de Aeronautica Naval.

Como yo estaba haciendo una especialidad en un Instituto Civil tenia poco contacto con el Ministerio y entonces no tuve ningún trato con el citado Capitan de Corbeta y lo veia con poca frecuencia.

Al salir de la prisión a fines de enero del corriente año me refugié en el Hogar polaco y alli me encontré que estaba igualmente refugiado, enterandome que habia estado en la Carcel Modelo, y durante mi convivencia con él pude comprobar su adhesión al Movimiento Nacional por las manifestaciones que hacia en cuantas ocasiones se presentaban.

Después fuimos evacuados a Polonia y como más antiguo de los de Marina hizo en nombre de todos su adhesión al Excmo. Sr. Almirante Jefe del E.M. de la Armada en carta expedida al llegar a Gdynia y nuestro deseo de salir inmediatamente de aquel pais para servir a la Causa Nacional.

He de hacer constar a su favor mi agradecimiento hacia él por las muestras de consuelo y afecto que tuvo conmigo al estar refugiados y con ocasión de la toma de Málaga, donde habia sido fusilado mi hermano Fernando (Capitan de Corbeta), que el recuerdo en aquel momento me afectó profundamente, así como al pasar frente a Cartagena a bordo del transporte polaco "Wilja" que pronunció unas sentidas y patrioticas frases en recuerdo de los compañeros asesinados en aquellas aguas, entre los que se encontraba mi otro hermano Tomás (Alferez de Navio).

JB

José Mª Bustillo Delgado
Cor. Ing. AN en 1965. P.B.

C.C. Fernando Bustillo Delgado

A.N. Tomás Bustillo Delgado

Declaración de D. Antenor Betancourt (3 páginas. 24-10-1937).

Declaración Betancourt

...lio nº 156 (pág 1)

...JUEZ ESPECIAL PERMANENTE DE CONSEJO DE GUERRA DE OFICIALES GENERALES.

...VILLA.

Para cumplimentar su telegrama de fecha 20 del actual, recibido el 22 que dice:

"Ruego remita con toda urgencia declaración jurada cuanto pueda exponer en relación con información seguida sobre conducta Capitán Corbeta, Don Julio Guillén".

Para cumplimentar este telegrama, formula la relación jurada de cuantos antecedentes tengo y sé, respecto al Capitán Guillén.

A mi llegada a la Legación de Polonia, nos subieron al piso quinto, donde se encontraban otros refugiados, llamando entónces el encargado al responsable Sr. Guillén, siéndonos este Señor presentado, como Comandante de Marina, al sentarnos y ponernos a charlar como es costumbre entre refugiados y además como militares, todos contábamos nuestras penas y sufrimientos y siendo mi caso más interesante por haber actuado y salido milagrosamente del Cuartel de la Montaña y además haber sido el Jefe que organizó la defensa de la Embajada alemana y tener entónces organizado a todos los refugiados para en caso de ataque, como también a estar dispuesto a salir en defensa de nuestro Glorioso Movimiento, conté todo lo que me ocurrió, lo que habíamos hecho, nuestros proyectos y demás cosas interesantes, no solamente por lo actuado hasta entónces sino con miras para poder organizarnos en la Legaci'ón para el caso nos viéramos atacados, preparando nuestra defensa o ayuda en caso necesario al Movimiento, puesto que este Señor me había informado no tenía nada hecho.

En este último punto el Sr. Guillén puso unos reparos y no dió las facilidades necesarias para nuestras organización, no dándole entónces importancia, pues creí que sería efecto de su manera de ver las cosas, además había que tener en cuenta que mis frases no eran lo suficientemente claras puesto que el caso no era muy urgente y yo estaba recien llegado.

Seguí estudiando a todos, para ver con quienes podría contar ayudándome de personal de toda mi confianza, unos que vinieron conmigo y otros íntimos amigos que me encontré allí refugiados, con el fin de empezar a hacer la organizaci'on cuando conociese bién a todos.

A los dos dias bajé con el fin de hacer el trabajo indicado anteriormente al piso principal donde estaban refugiados muchos militares y paisanos, al empezar a hacer individualmente todos unánimamente me dijeron que Guillén era francamente de izquierdas y hasta alguno me indicó que hacía de espía, pues todos los días bajaba al piso tercero donde estaban refugiados los de izquierdas, dándoles cuenta de cuantas novedades ocurrían en la Legación.

Desde esta fecha, empecé a estudiar a dicho Señor, comprobando que efectivamente solamente él bajaba todas las tardes al piso tercero donde supuse yo estaban refugiados los de izquierdas.

./...

-2-

En nuestras sucesivas conversaciones comprendí que la manera de pensar y de actuar dentro de nuestros pequeños límites no correspondía a nuestro entusiasmo e interés por nuestro Glorioso Movimiento Nacional oyéndole en alguna ocasión criticar las actuaciones de nuestro Glorioso Ejército.

En otras charlas salieron a relucir nombres de políticos de izquierda y entre ellos el Doctor Marañón, a quien el Sr. Guillén defendió heroicamente y yo atacaba suavemente para que hablase y pudiese explicar cuanto desease comprendí entónces tenía un gran interés en defenderle bien, hasta que al final de nuestra conversación yo ataqué duramente al Dr. Marañón; a los dos días subió el Sr. Guillén del piso de abajo y cual no sería mi sorpresa al decirme delante de todos "Betancourt" de parte de las chicas del Doctor Marañón le habian dicho que le dijese que habian tenido una verdera alegría al saber que me había salvado, pues creian que había muerto en el Cuartel de la Montaña, y que estuviese tranquilo que allí estaba seguro". A lo que le contesté yo ¿Es que Vd. se dedica a comunicar a los señores de izquierda quienes estamos aquí y seguramente le habrá dicho lo que cada uno hicímos?. Seguidamente yo censuré su actuación y más tarde pude comprobar que la Dirección General de Seguridad sabía que yo estaba refugiado y los nombres de todos los demás.

Si el conducto por el que la Dirección General de Seguridad se enteró de todos quienes estábamos allí fué por conducto del Doctor Marañón y el Sr. Guillén, fué éste o no lo fué categóricamente no lo puedo afirmar, pero cabe sí la sospecha teniendo en cuenta lo que me comunicaron los demás refugiados cuanto al respecto del Sr. Guillén fuese éste efectivamente.

Aparte de otras conversaciones en que francamente comprendí no pertenecía al grupo de los que estábamos dispuestos a darlo todo por la salvación de nuestra querida España.

Aproximádamente al mes de estar en la Legación, estuve organizando una evasión de la cual tenía conocimiento el Teniente Coronel de Mutilados Sr. Silva y este mismo Sr. me dijo que no consultase ni contase con el Sr. Guillén; esta expedición que contábamos con el cabo de la Guardia Civil que estaba en la Legación de servicio más aparte unos 40 guardias la componiamos varios refugiados de nuestro piso y otros también del piso principal, pero el no contar con el Sr. Guillé fué por opinión de todos y saber como pensaba y teniamos nos delatase

Esta fuga no se pudo celebrar porque el mismo día que teniamos fugarnos a las diez de la noche fué relevado el cabo de la Guardia Civi y varios guardias que formaban la vigilancia en la Legación. El motivo de este súbito relevo no pudimos averiguarlo, puesto que no volvimos a ver al cabo ni al agente de Enlace, del cual yo me servía que lo era el abogado Don José Sainz de Miera que se encontraba entre nosotros y tenía facilidades de entrar y salir en el piso por ser el abogado del piso de la casa.

Al poco tiempo y como presentase la dimisión de responsable el Sr Guillén muy a la fuerza, se hizo una candidatura para la elección de Jefe, quedando derrotado por una inmensa mayoría y se nombró al Teniente Coronel Sr. Silva, empezando entónces el Sr. Guillén a cumplimentar [illegible] a dicho Sr. al circular rumores de que dich

-3-

Teniente Coronel era intimo amigo del Generalísimo Franco.

Más tarde vino refugiado a la Legación un señor de izquierdas (que no recuerdo el nombre) que hasta dicho día había ejercido un alto cargo en la Dirección General de Seguridad, los cuales sin conocerse anteriormente se hicieron íntimos amigos, encontrándoseles siempre juntos cuchicheando por todos los rincones.

Respecto a la salida para entrar en nuestra España no puedo explicarme como dicho Sr. Guillén no salió en la primera expedición, puesto que era íntimo amigo de todos los directivos de la Legación de Polonia.

De los destinos que según dicen ha tenido el Sr. Guillén durante la República y de las comisiones que se le habían nombrado podrá aclararse y completar su actuación y color político teniendo en cuenta que según mis referencias era íntimo amigo de Casares Quiroga, Doctor Marañón y otros políticos y masones.

De todo lo anotado visto durante mi estancia en la Legación creo firmemente que este Sr. Guillén no era amigo nuestro ni compartía nuestros ideales y en el mejor de los casos puedo afirmar que sin tener cargos concretos aunque sí muy complementarios, digo que según mi opinión no cumplió con su obligación de Español y Militar y que se encontraba por lo menos jugando con dos barajas como vulgarmente se dice.

Esto es cuanto tengo que decir de todo el tiempo que estuvimos juntos en la Legación.

Personas que pueden aclarar y declarar de estas actuaciones en la Legación de Polonia aunque bien pudiera nombrar muchas más, pero por las circunstancias de encontrarme casi aislado en este rincón, no sé donde paran. Don Emilio Varela, teniente de Infantería, destinado en la División 107 (oficinas) Valladolid.

Don Eduardo Arestegui mecanógrafo, en el mismo destino anterior.

Don José Sainz de Miera, abogado, Aparicio Ruiz 8, 3º Burgos.

El Sr. Rojo Yagüe, farmacéutico destinado en el Botiquín de la Legión en Talavera de la Reina.

Robledo de Chavela, 24 de Octubre de 1937
II Año Triunfal,

EL COMANDANTE JEFE DE LA 10ª BANDERA DE CASTILLA

Firmado Betancourt

—Declaración de D. Manuel Martínez Merino (2 páginas).

Y MARTINEZ MERINO

Declaración del Comandante
de Aviación, DON MANUEL
MARTINEZ MERINO.-

Folio nº 121

PREGUNTADO, convenientemente por S.S. dijo: Que conoce a Don Julio Gui-
llén Tato, por haber desempeñado dicho señor en las lineas
aéreas postales españolas el cargo de Consejero, como re-
presentante de la Aeronautica Naval. Que no conoce su actua-
ción posterior al diez y siete de Julio de mil novecientos
treinta y seis, y, que, de su actuación, anterior cree, el
declarante, poder deducir. que era afecto al frente popular,
por sus amistades entre las que figuraban el Sr. Casares Qui-
roga y por haber sido confirmado en su cargo de Consejero por
el Gobierno formado después de las elecciones de Febrero, Go-
bierno que cambió todo el Consejo de Administración por no con
siderarlo afecto al frente popular y nombró nuevos Consejeros
(representantes de los diferentes Ministerios y Organismos del
Estado), entre los cuales figuraban militares sublevados a fa-
vor del Movimiento de Asturias, en Octubre, de mil novecientos
treinta y cuatro, afiliados al partido socialista y otros ele
mentos de filiación afecta al frente popular, figurando entre
los nombrados Don Julio Guillén, del cual, sin embargo no co-
noce el declarante la filiación política. Que las primeras ac
tuaciones del citado Consejo de Administración, fueron depurar
según ellos, las lineas Aéreas (entidad del Estado), para lo
cual, empezaron a formar expedientes a todos aquellos emplea-
dos que tenía marcada significación monárquica o de derecha.
Entre las personas que fueron perseguidas por dicho Consejo
figuraban Don César Gomez Lucía, Director Gerente que fué ex-
pulsado de la Compañía por motivos caprichosos, Don José Mari
Anselmo que fué destituido de su cargo de Jefe de Pilotos, Do
Luis Rambaud antiguo piloto de la Compañía, a quien se quiso ex
pulsar no haciéndolo por oposición fuerte del declarante, per
sufriendo sin embargo, dicho piloto, correctivos injustos y
el mismo declarante, fué, verbalmente, reprendido y perseguid
en el cargo de Jefe del Tráfico Aéreo de las lineas, que dese
peñaba, sin más motivo que sus ideas de derechas y el haber
tomado a su cargo la defensa de los elementos de órden dentr
de la Compañía. El declarante, además del cargo oficial cita-
do, tenía dentro de las lineas aéreas en los meses anterio-
res al Glorioso Movimiento la misión de ser el representante
del Movimiento entre el personal afecto y su enlace con la
dirección del Movimiento en Madrid, con objeto de apoderarse
del Aeródromo y los aviones en el momento preciso. Esta labo
estuvo enormemente dificultada por la actuación del citado
Consejo de Administración, en el que figuraba Don Julio Gui-
llén, no solamente como Consejero en general, sino en alguna
de las ponencias que el Consejo nombraba para hacer los ex-
pedientes a los empleados que trataban de expulsar.

Al mismo tiempo que se notaba esa persecución contra emplea-
dos (especialmente pilotos afectos a nuestro Movimiento),

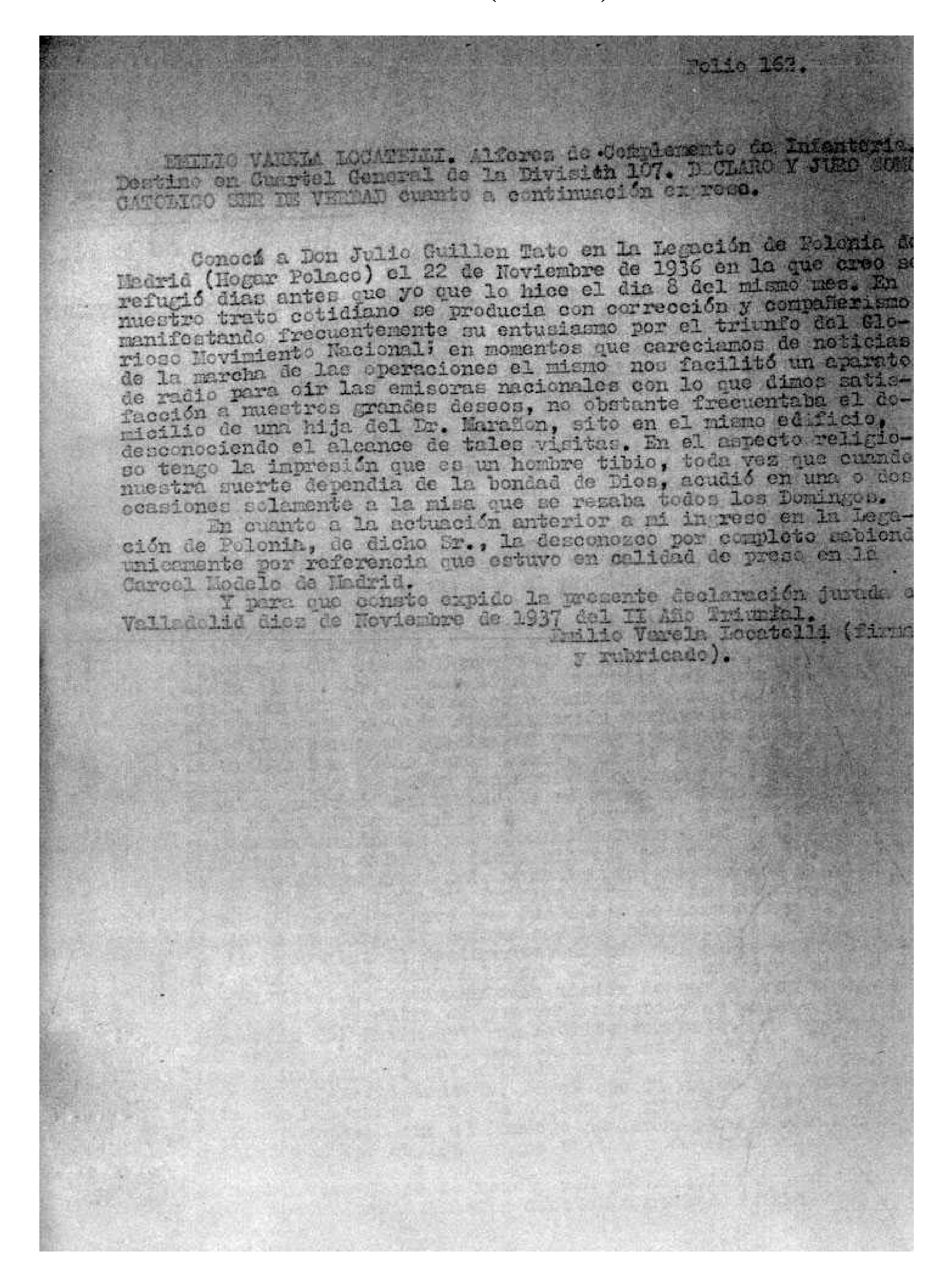
-2-

en el Sr. Guillén era notoria la protección a pilotos nuevos, como los Señores Vallés y Vazques, afiliados a partidos del frente popular y acusadores en los expedientes antes citados.

Durante la estancia de Don Julio Guillén en la Embajada de Polonia sus amistades le hicieron sospechoso entre los demás compañeros de refugio, según manifestaciones que al declarante hizo el Capitán de Aviación Sr. Ureta, el que está dispuesto a ampliar más detalles sobre ese periodo si se consideran necesarios, sin más que citarlo dirigiendo la citación a la Jefatura del Aire Salamanca.

Que no tiene nada más que decir, que lo dicho es la verdad y leída que le fué la presente declaración, la encuentra conforme, ratificándose en su contenido y firmándola con el Señor Juez y conmigo el Secretario, de todo lo cual, certifico.

—Declaración de D. Emilio Varela Locatelli (2-XI-1937).



Folio 162.

EMILIO VARELA LOCATELLI. Alferez de Complemento de Infanteria.
Destino en Cuartel General de la División 107. DECLARO Y JURO COMO
CATOLICO SER DE VERDAD cuanto a continuación expreso.

Conocí a Don Julio Guillen Tato en la Legación de Polonia de
Madrid (Hogar Polaco) el 22 de Noviembre de 1936 en la que creo se
refugió dias antes que yo que lo hice el dia 8 del mismo mes. En
nuestro trato cotidiano se producia con corrección y compañerismo
manifestando frecuentemente su entusiasmo por el triunfo del Glo-
rioso Movimiento Nacional; en momentos que careciamos de noticias
de la marcha de las operaciones el mismo nos facilitó un aparato
de radio para oir las emisoras nacionales con lo que dimos satis-
facción a nuestros grandes deseos, no obstante frecuentaba el do-
micilio de una hija del Dr. Marañon, sito en el mismo edificio,
desconociendo el alcance de tales visitas. En el aspecto religio-
so tengo la impresión que es un hombre tibio, toda vez que cuando
nuestra suerte dependia de la bondad de Dios, acudió en una o dos
ocasiones solamente a la misa que se rezaba todos los Domingos.

En cuanto a la actuación anterior a mi ingreso en la Lega-
ción de Polonia, de dicho Sr., la desconozco por completo sabiendo
unicamente por referencia que estuvo en calidad de preso en la
Carcel Modelo de Madrid.

Y para que conste expido la presente declaración jurada en
Valladolid diez de Noviembre de 1937 del II Año Triunfal.

Emilio Varela Locatelli (firmado
y rubricado).

—Declaración de D. José Sáenz de Miera (3-XII-1937).

Folio 167.

Por segunda presto declaración jurada sobre los siguientes hechos.

D. Julio Guillen. Creo que Comandante de Marina, fué Director del Museo Naval durante el Gobierno de la República. Consejero de la L.A.P.E. cargos dados por Casares Quiroga. Para el Sr. Guillen los dos hombres mas grandes del mundo eran Azaña y Casares Quiroga. En la Legación de Polonia donde le conocí hablaba mal del Movimiento Nacional y con ademanes despectivos decia que nunca vendria a la España Nacional, procuraba dar siempre malas noticias a todos los refugiados y se jataciba de que una vez se sofocase el Alzamiento Nacional sus compañeros lo pasarian mal pues habia que hacer desaparecer tanto paniaguado como habia.

Ayudaba al encargado de la Legación de Polonia a que exploase a todos los de derecha y él que confidencialmente sabia el dinero que teniamos indicaba lo que debian pedirnos, dándose el caso de sacar para aquella situación grandes como a D. Jesus Segoviano Abogado, propietario y vecino de Madrid (hoy con domicilio en San Sebastian) que le obligaron a dar mas de 6.000 pesetas. Es todo lo contrario de nuestros marinos, grosero, soez hasta el extremo que no solamente las señoras que con nosotros convivian sino la misma servidumbre de la casa del Duque de Montellano que nos asistia dijeron o se modificaba en su lenguaje o se marcharian.

Se trata de un ser indeseable, estas o parecidas manifestaciones las hice hace muchos meses en una oficina de información de Estado al saber con gran sorpresa estaba en Cadiz (después que siempre dijo que ni atado vendria) y hace un mes para esta misma Autoridad.

Lo firma José Saenz de Miera Millan, Abogado y con residencia accidental en Burgos calle del Almirante Bonifaz 7 y 9.

Burgos 3 de Diciembre de 1937 II Año Triunfal. Arriba España. - José Saenz de Miera - Firmado y rubricado.

Anexo 6. Escrito del Almirante Moreu (18-9-1941)

Excmo. Sr.:

Habiendo acordado el nombramiento de V.E. como PRESIDENTE del Consejo de Guerra de Oficiales Generales que ha de ver y fallar la causa seguida para la revisión del Pronunciado recaido en el Procedimiento que se instruyó al Capitan de Corbeta, Don JULIO GUILLEN TATO, lo pongo en conocimiento de V.E., a sus efectos.

Al mismo tiempo, manifiesto a V.E. que dicho Consejo se celebrará el proximo dia 23 del actual, a las 10 de su mañana, siendo la Misa de Espiritu Santo a las nueve y media del mismo dia, y celebrándose el Consejo en la Sala de Juntas del piso principal de este Ministerio.

Ruego a V.E. la devolución del duplicado unido, una vez firmado el enterado.

Dios guarde a V.E.muchos años.

Madrid, 18 de septiembre de 1941.

EL ALMIRANTE JEFE DE LA JURISDICCION CENTRAL,

(Manuel Moreu).

Excmo.Sr. VICEALMIRANTE DON RAFAEL DE HERAS MAC-KARTHY.



Anexo 7. Declaraciones de Castor Ibarra Aldecoa, Rafael Estrada y Antonio Munaiz Brea (1941)

—Declaración de Castor Ibarra Aldecoa (2 páginas. 14-04-1941).

Folio nº 253 bis

Declaración del Capitán de Fragata DON CASTOR IBAÑEZ ALDECOA

En Palma, a los catorce días del mes de Abril de mil novecientos cuarenta y uno, ante el Sr. Juez compareció el testigo que al margen se consigna, el cual previo juramento ante el Sr. Juez prometió decir verdad al contestar las preguntas que se le hagan, fué

PREGUNTADO- con arreglo al artículo ciento cuanrenta y dos de la Ley de enjuiciamiento militar de marina, dijo:

Que se llama Don Castor Ibañez Aldecoa, mayor de edad, de estado soltero, de profesión capitán de fragata, que s'í conoce al encartado, que no tiene parentesco ni amistad ni enemistad con el mismo, que no tiene interés en este expediente, que no ha estado procesado

PREGUNTADO- a tenor de la segunda pregunta de este interrogatorio, dijo:

Que la conversación con el Excelentísimo Señor Almirante Don Rafael de Estrada y Arnaiz, fué en Burgos, después de acabada la Campaña, y que versó sobre la conducta observada por el encartado en los primeros días del Movimiento, de cuya conducta sabe, que estaba viviendo el encartado en el Museo Naval, y si bien no habian dejado ir a sus destinos a nadie del Ministerio desde el día 18 sábado, el encartado siguió y actuó en el Ministerio, como lo prueba el que envió al oficial Naval Don Antonio Pita, y cree que otro personal a Málaga a preparar boyarines para los hidros de San Javier que después actuaron en el Estrecho.

El día 20 por lo menos, estaba en el Ministerio, pues iba acompañando al Ayudante Mayor cuando este vino a abrir el calabozo en que se encontraba incomunicado el declarante. Sabe que más tarde lo echaron del Ministerio y luego fué detenido según lo manifestó en Alicante al declarante el Commandante de Aviación Don Antonio Munaiz Brea, hoy destinado en Valencia, al ir en el coche celular desde la Dirección de Seguridad a la Cárcel Modelo, hizo manifestaciones de protesta por la injustisia que representaba su destitución, dada su fidelidad al Gobierno y que había actuado dando órdenes a la Aviación y a seguido hiso un lamentable comentario respecto a lo ocurrido en San Javier con sus compañeros, diciendo que se habian sublevado y gracias que llegó el Comandante Ortiz de los Alcázares y con muchísimos cojones se los cargó a todos.

Respecto a su ideología opina el declarante que al encartado le dá y le ha dado lo mismo un Régimen que otro, y que se las arregló para vivir bien con todos, es decir; que no tiene una formación definida, teniendo de él este concepto, si bien artísticamente y en estudios históricos es un gran valor.

./....

-2- Folio 253 bis V

PREGUNTADO - diga si tiene algo que añadir o quitar; dijo: que nó, que lo dicho es la verdad en descargo del juramento prestado, con lo que se dió por terminada esta declaración, que leída por el declarante y encontrándola conforme, la firma, con S.S. de lo que cómo secretario certifico.

NOTA: Detenido, subrayado en el folio seis vuelto, vale

Firmado y rubricado

—Declaración de Rafael Estrada (19-2-1941).

Folio 245.

Declaracion del testigo
Excmo.Sr. D. Rafael Estrada.
Comte. Gral. del Departamento.

En Cartagena, a diecinueve de Febrero de mil novecientos cuarenta y uno, previa la venia de S.E. se constituyó el Juzgado en su despacho oficial a fin de tomarle declaración y después de prestar juramente en debida forma, fué

PREGUNTADO, por las generales de la Ley dijo: Ser llamarse como al margen de expresa, mayor de edad, casado, Vicealmirante, que no tiene interés ni ha estado procesado, no comprendiendole las demás de las generales.

PREGUNTADO, a tenor de la segunda despues de dar lectura al testimonio que se une al presente exhorto dijo; Que escribió la carta a que él mismo se refiere y que se afirma y ratifica en su contenido.

PREGUNTADO: a tenor de la tercera, dijo: Acerca de la actuación de D. Julio Guillen en relación con el Glorioso Movimiento Nacional, oí lamentarse al interesado por la denuncia de un Oficial de Caballeria, o Profesor de Equitación, compañero suyo de refugio en Embajada, en Madrid, a causa de cuyas declaraciones, fué condenado por el Tribunal Militar de Sevilla a la separación del servicio. Don Julio Guillen, escribió una memoria de su actuación durante el tiempo que estuvo refugiado en la Embajada, con el fin de rebatir los cargos que le hacia su denunciador. Acerca de la conducta de D. Julio Guillen en los primeros dias del Movimiento Nacional, creo conveniente se pregunte al Capitan de Fragata D. Castor Ibañez de Aldecoa, quien me habló algo que no pudo precisar con exactitud. Antes del Glorioso Movimiento Nacional D. Julio Guillen estaba dedicado enteramente al Museo Naval, la dirección del cual la desempeñaba con gran celo y eficacia positiva. Después del Glorioso Movimiento Nacional fueron utilizados los servicios de D. Julio Guillen para la instalación de la parte correspondiente a Marina en la Exposicion de Guerra de San Sebastian, labor que hizo con gran diligencia y acierto dados sus conocimientos acerca de la Historia de la Marina y de la Cartografia que posee Don Julio Guillen, unidos a sus dotes artisticas siempre he pensado de acuerdo con el Patronato del Museo que era el mas indicado para desempeñar el puesto de Director de aquel considerandolo adicto al Regimen actual.

PREGUNTADO: Si tiene algo mas que decir, dijo que no, con lo que se da por terminada la presente declaración y leida que ha sido por sí la encuentra la encuentra conforme y se afirma en su contenido, firmandola con S.S. por ante mi el Secretario que doy fe Rafael Estrado - Firmado y rubricado.

—Declaración de Antonio Munaiz Brea (30-6-1941).

Folio V 269

Declaración del Teniente
Coronel de Aviación Don
ANTONIO MUNAIZ BREA

En Valencia a treinta de Junio de mil novecientos cuarenta y uno, comparece ante S.S. y secretario el reseñado al margen, a quien se le advirtió de la obligación que tiene de decir verdad en todo cuanto sepa y fuere preguntado para no incurrir en la pena que la Ley señala para el reo de falso testimonio.

PREGUNTADO.- A tenor de la primera dijo: Ser y llamarse como queda expresado, natural de Madrid, y actualmente destinado en esta capital de cuarenta años de edad, de estado casado, profesión Teniente Coronel de Aviación y que nunca fué procesado.

A tenor de la segunda, dijo: Que en el coche celular a que se refiere la pregunta no hizo tales manifestaciones; pero sí en la celda de la Cárcel Modelo de Madrid, donde reuniéron los de varios vehiculos hasta la distribución por galerias al Capitán de Corbeta Don Julio Guillén Tato ante unos rojos presos por haber huido del frente de Talavera, enseñó un certificado en el que figuraba como muy adicto al Gobierno republicano y manifestó su extrañeza por su detención, toda vez que cuantas órdenes dió desde el Ministerio de Marina habian sido cumplidas a entera satisfacción, debido a que el personal a quienes habia correspondido cumplirlas habia sido escogido cuidadosamente por el Sr. Guillén Tato. Recuerdo que entre las órdenes que citó, fué la del envio a Cartagena de un Contramaestre para organizar la cuestión de hidros en aquel puerto y también el que ordenó al Aerodromo de los Alcázares para que ocupara la Base de San Javier, comentando que el Comandante Ortiz de los Alcazáres, encargado de esta misión lo había hecho formidablemente.

A tenor de la tercera, dijo: que entre los detenidos de aquella celda, recuerda al Teniente Coronel de Aviación Don Ramón Grima Alvares, actualmente destinado en la Academia de Aviación de León.

PREGUNTADO.- si tiene algo más que decir, dijo: que nó.- con lo cual se dió por terminada esta declaración que leída por el declarante se afirma y ratifica en ella con S.S. y secretario que certifico.- Firmado y rubricado.

Anexo 8. Defensa de D. Julio Guillén (rehabilitación) por Indalecio Núñez Iglesias (Noviembre, 1941)

DEFENSA DEL CAPITAN DE CORBETA DON JULIO GUILLEN TATO EFECTUADA POR EL CAPITAN DE FRAGATA DON INDALECIO NUÑEZ IGLESIAS

EXCMOS. SRES..

Don Indalecio Núñez Iglesias, Capitán de Fragata y Jefe de la Segunda Sección del Estado Mayor de la Armada, defensor nombrado por el Capitán de Corbeta Don Julio Guillén Tato, en causa de revisión de un Pronunciado del Consejo de Guerra permanente de Sevilla,
Respetuosamente expone:

Don Julio Guillén se enamoró de España en su tierna mocedad y amó a España en su Historia, que es tan sagrada como su suelo y sirvió a España y a su Historia en la Marina. Breve y profunda vida de enamorado que poco a poco va solo desentrañándo el misterio de las desdichas del ser querido viene expresándolo en dos palabras: Inglaterra minando los cimientos de una monarquía, para él casi divina.

Ante sus ojos primero absortos y luego asombrados ve desfilando más que los personajes del drama la epopeya que empieza en unas carabelas, allá en las Afortunadas, hundiendo sus proas en el proceloso, labor de gloria que apenas desarrollada se trunca la figura maldita de Drake y termina en la figura maldita del último Gran Oriente que hemos sufrido, protegido por cierta embajada, hasta al/er mismo cuando Franco, allá en las Afortunadas, lanzaba el grito jubiloso y liberador.

Julio Guillén ha aprendido así a amar más en la desgracia y en el dolor, que en la alegría y la fama, a amar a su Rey fuese cual fuese la época y fuese cual fuese el juicio crítico porque entendía y entiende que la historia debe falsificarse con el supremo fin del amor.

Aunque el liberalismo ha desterrado el bello nombre "Real Armada" para convertirlo en el vulgar de "Marina", saca la luz

- 1 -

su primera gran obra la carabela del Rey "Santa María"; cuando la República nos suprime al príncipe, publica la galería iconográfica de Capitanes Generales; cuando el rencor agudiza organiza un curso del Museo Naval donde sesudos señores canten en todas ....
la gloria de nuestro señor Don Felipe el segundo.

Julio Guillén temperamento inventivo del artista del sol y de la luz, de los colores chillones y de la sana alegría, ha recibido halagos y deferencias de distintos sectores de la nación que tanto ama y ha soñado en revivir la historia nuestra cuando esta navegaba a la vela, suave y valiente impulsada solo por el buen viento que nos da Dios. Ver su obra, comprobar sus hechos, oirle hablar y veréis en su casa de sillería de coro tallada en caoba, al hombre bueno y soñador que renuncia de sí.

He anotado estos rasgos sicológicos de mi patrocinado porque se le ha acusado de haber servido a la República y es cierto: Julio Guillén sirvió a la República como la hemos servido todos: odiándola y por amor a España.

Me place proclamar una vez más que el nervio y la espina dorsal de nuestro alzamiento lo dieron precisamente los militares en activo, los que precisamente estábamos sirviendo a la República con las armas. Después, tuvimos la inmensa suerte de recibir asistencia civil, es cierto, pero cuando para muchos esto, por timidez o por ignorancia no había empezado para nosotros ya se había consumado el tremendo sacrificio de la Victoria entregando a la Fiera la flor de la corporación, por la que siempre guardaremos luto.

Esta consideración me releva de extenderme en lo que dice la sumaria o se deja de decir sobre los servicios a la República prestados por mi defendido.

¿A la República? Ninguno. ¿Al Museo Naval durante la República?

- 2 -

Muchos, tantos que ahi está viva su obra pues es uno de los pocos santuarios que no fue atacado por los iconoclastas de nuestra Sagrada Religión y nuestra Sagrada Patria. Para ello, es cierto, tuvo trato con algunos hombres de la República, como lo tuvieron que tener los Almriantes, los Generales, los altos funcioarios de las distintas corporaciones o instituciones de arsenales, para intentar conservar algo de lo que adivinaban iba a salvar alguien, porque en todos estaba latente el espiritu de rebelión.

Guillén conservó el Musde Naval pero no medró ni consiguió nada de la República, ni siquiera la estúpida condecoración tan prodigada, un puesto de diputado, gobernador o secretario de algún capitoste, de los que estaban ansiosos de conferir para exclamar: "entre nosotros tenemos a un señorito".

Afirmo que no consiguió nada y lo afirmo solamente ante la declaración no comprobada del Capitán Martinez Merino, que el digno señor fiscal ha tenido el acierto y el buen gusto de no recoger, que le acusa de ser consejero de la LAPE en tiempos del Frente Popular. No es extraño que el Capitan Martínez ignorase que este era un cargo oficial de la Marina, como otro cualquiera, lo que si es chocante es que siendo el mismo Jefe del Tráfico aéreo de la misma Compañia, ignorase que era denigrante servir en ella máxime teniendo en cuenta que este cargo era particular, no oficial y obligatorio. ¿Por qué no renunció a su empleo o fue destituido? y sin embargo, consta en su declaración que el era el agente o jefe del Movimiento en ella y por ende el más peligroso de cuanto funcionario honrado tenia la sociedad, demostrando con ello no solo que alli no se persiguió por ideas politicas sino que su razonamiento ni se basa en hechos concretos ni es sensato.

El 17 de julio le sorprende en el Ministerio. Quienquera saber lo que fue el Ministerio el 17 de julio que se lo pregunte a cualquiera de los supervivientes. A consecuencia de la falta de instrucciones y de información, reinaba una desorientación

- 3 -

completa, aunque todos actuasen enlazados por los hilos pausibles de la fe y de la esperanza.

¿Fe en quién? alguién dijo sin que pudiera comprobarse, que nos conducía Franco, ¿Esperanza en qué? ¡Ah! esperanza en que no habíamos criado cuervos, que no nos hallabamos entre criminales, que no eran tan pocos los hombres de buena voluntad, ni tantos los inertes que se dejan arrastrar al más espantoso crimen para ahorrarse el pensar.

Horrible tragedia el del hombre que en un momento de su vida tiene que tomar el mando de sí mismo, ser su propio Capitán General, teniendo que actuar con infinitos Capitanes Generales con absoluta coordinación y con los mismos elementos de decisión en busca de la concentración de esfuerzos, coalición monstruosa que asombraría a Foch cuando afirmaba que no admiraba tanto a Napoleón desde que sabía lo que era una coalición.

En el Ministerio, lo afirmo, nadie sabía que iba a iniciarse el Movimiento, ni nadie recibió la menor indicación sobre su probabilidad. Se sabe perfectamente que los mandos y los agentes habían sido dispersados.

El calvario de Guillén es igual, exactamente igual que el de todos, no tiene mérito especial pero si el mérito sublime que tiene el de todos los demás.

Y cuando con el ansia incontenida de lucha atraviesa la raya de Portugal y aspira el aroma de gesta que desprende la tierra y cuando oye a la épica contar mil hazañas, que a su temperamento parece de otras edades siente hervir su sangre sintiéndose poderoso para bregar, mas que en venganza, en Deber, mas que en odio, en Amor a su tierra, a la historia de su tierra y a la Armada de la Patria inmortar.

En este momento trascendental aparece la figura de don Antenor

de Betencourt, cuyo autorretrato figura en su declaración obrante al folio 156.

Don Antenor es un héroe, según propia declaración, del Cuartel de la Montaña y de la Embajada alemana, llega al Hogar Polaco como caudillo providencial para salvar a los refugiados y tan pronto arriba decide organizarlos militarmente: "Seguí estudiando a todos con quien podía contar -dice- ayudándome del personal de toda mi confianza".

En el Hogar Polaco, estaban en aquel momento los coroneles Suanzes y Gallarza que no tengo que presentar a Vs Es porque los conoce toda España; el Coronel Campos, el Teniente Coronel Silva, famoso defensor de Oviedo cuando lo de octubre, los Comandantes Arias y Bustillo. Había muchos Jefes y Oficiales más, curtidos unos al sol de las batallas y otros a la luz de los estudios militares y aquella pléyade de valientes vencidos pero no derrotados, falta de mando, esperaba la llegada de un picador militar para que los organizase, para que actuase de general, juez y árbitro.

En su mentalidad descubre Gillén a un espía singular que en vez de esconder sus torpes designios los proclama abiertamente; descubre al Doctor Marañón, figura respetable de la ciencia, extraviado desgraciadamente un día, como tantos otros personajes ilustres, "al servicio de la República", como a un elemento del Frente Popular, descubre a su hija como un agente secreto de la Dirección de Seguridad sin considerarla como hermana de un destacado y bravo camisa vieja y cuando su conciencia le recuerda que él mismo entregó célula y retrato para ser evacuado, como los demás, no se atreve a afirmar una insidia que ofende más a una señorita de dieciséis años, que a quien fiado en su inocencia y candor le dijo que entre los queridos refugiados se encontraba su profesor de equitación.

¡Que a don Antenor se le antojasen huéspedes los diez dedos! que sufriera monomanía persecutoria y megalomanía heroica

- 5 -

ida
producto por la función de guerra, el intachable y honrado caballero, es natural; que los dignos jueces de Sevilla condenasen en consecuencia, también, pero cuando la Victoria nos cubrió con sus alas y nos serenó los espiritus, pudimos comprobar y así también lo reconoce el respetable señor fiscal, para el que repito mi admiración y agradecimiento, que la denuncia era una cosa edificada en la arena que al menor soplo se derrumbó.

Don Antenor cita testigos que al deponer resultan de descargo: el Teniente Coronel Silva, el Teniente Varela y el mecanógrafo Aresti no dejan la menor sobmra de culpabilidad, solo el abogado Saez de Miera acusa a mi patrocinado de vulgar ladrón y timador, a la par que grosero y mentecato pero la acusación es tan baja que ni el fiscal sevillano ni el actual se han molestado en estudiarlas.

Al señor juez de la revisión deben hacerle gracia estos tres grupos de acusaciones porque ni intenta careos ni aclaraciones, el señor juez se acredita como un sabio al entregar desnudo el sumario de todo artificio porque folio a folio va notando que el patriotismo y la inocencia de mi defendido resplandece y cuando concluso el sumario está a punto de entregar, aparece el testigo de referencia Capitán de Navío Ibañez de Aldecoa que produce la última caida en la Calle de la Amargura de Julio Guillén. Al Capitán de Navío Aldecoa, compañero de Escuela Naval y de carrera de mi defendido que niega su amistad con él, a pesar de haber convivido en varios destinos y escrito obras en colaboración, es un cargo que a primera vista parece importante por tratarse de un compañero. En su primera parte no tengo que insistir porque el testigo recluido no conoció lo sucedido, pero en la segunda, que procede del Teniente Coronel Munaiz es lo suficientemente seria para que el señor juez investigue. El mismo Munaiz desmiente la anécdota del coche celular y traslada la figura de delito ante unos milicianos rojos, ¿quién oyó el absurdo? no ciertamente él, que por defecto físico no ha podido enterarse mas que por otra

- 6 -

referencia, por la misma que nace el ridículo chisme de los boyarines como si se hiciese un mundo de la orden republicana de salida de barcos o de movimientos de tropas.

¿Tiene la culpa Guillén del fracaso del General Paxot en Málaga y del fracaso de los héroes en San Javier? Porque si unos y otros llegan a triunfar habría que exclamar que gracias a Guillén habían dispuesto de boyarines aunque claro está el mérito era del Almirante Salas que los dispuso y no de él.

Ruego al respetable Consejo me perdone la extensión de este alegato que se conformaría con la petición fiscal si no fuese porque recoge las palabras que se achacaron a mi defendido, aun admitiendo no tuvieron mas consecuencia para la Causa Nacional que el malísimo efecto que por fuerza debieron producir.

Julio Guilén, no las pronunció pero aun admitiéndolo ¿se sabe el sentido en qué las dijo? ¿no proclamamos la ley marcial al grito de viva la República? ¿no nos enseña Benavente en los "Intereses Creados" la importancia de una coma? ¿no hemos dicho algunso y entre ellos yo que nos levantabamos en defensa de la constitución republicana violada por los rojos? Y sin embargo, juro ante Dios que soy tan profundamente antirrepublicano como mi compañero Guillén a quien persigue y perseguirá la desgracia porque por muchos títulos y honores que coseche en esta vida siempre le faltará el que más ansiaba, el de excombatiente, excombatiente de la más bella guerra en que pudo soñar porque era contra el Occidente democrático y tradicional enemigo de España.

Que vuestro fallo absolutorio mitigue en algo su pena; que vuestra sentencia limpie su hasta ahora limpia hoja de servicios, con todos los pronunciamientos favorables, que cuando su hijo pequeño le pregunte ¿Papá, por qué no te pones el uniforme? en vez de esconder la cara para que no le vea fluir las lágrimas pueda contestarle: Hijo mío, ahora mismo me lo pondré.

- 7 -

Asi lo espera, de acuerdo con el dignísimo señor fiscal el defensor de este compañero que no puede sentarse en el banquillo porque ni está procesado ni se ha encontrado en el rollo materia para ello.

Anexo 9. Instancia Julio Guillén Tato 17.11.1941 (rectificación antigüedad)

Excmo. Sr. Ministro de Marina

Excmo. Sr.:

DON JULIO GUILLEN TATO, Capitán de Fragata de la Armada, a V.E. con el debido respeto y subordinación expone

QUE, en abril de 1937 se pasó a las filas Nacionales con ánimo de cooperar con entusiasmo y en servicio de armas al triunfo de la Causa Nacional;

QUE en virtud de Pronunciado dictado por el Consejo de Guerra Permanente de Oficiales Generales del Ejército del Sur y sin que a la sumaria que se le siguió se aportase una completa información sobre su actuación, según se ha probado posteriormente de un modo pleno, fué condenado a la pena de separación del servicio;

QUE, no obstante el sentir general de la Coporación a que se honra pertenecer, que conociendo sus ideas y sus actos consideraba injusta la decisión recaída, ha permanecido en la expresada situación hasta el 14 de noviembre actual; en que como consecuencia del proceso de revisión seguido que arrojó como resultado la reparación del anterior error judicial se dictó la O.M. de 14 de noviembre actual (D.O. nº. 262) que le restituye al servicio activo de la Armada en la Escala de Mar escalafonándole el primero de los Capitanes de Fragata;

Que durante este espacio de tiempo han sido ascendidos a empleos inmediatamente superiores, diversos jefes en condiciones análogas a las del solicitante y aún lo que por aplicación de la Ley del 12 de Julio de 1940 fueron retirados, obtuvieron la merced del ascenso por estimarse (con la amplia generosidad que caracteriza las decisiones del nuevo Estado) que la depuración no debia privar de los derechos adquiridos por la permanencia en su empleo.

Que durante este mismo tiempo ha sido ascendido al empleo de Capitán de Navío el que le seguía en el escalafón del Cuerpo, y como quiera

que con arreglo a todos los principios morales y a toda Ley invocable los resultados de un error judicial deben ser reparados en sus últimas consecuencias y no sería equitativo se derivasen en parte perjuicios para el que fué lesionado por dicho error, y como quiera tambien que el tiempo que ha permanecido el que tiene el honor de elevar esta instancia, apartado del servicio activo lo ha sido por causas totalmente ajenas y superiores a su voluntad, lo que no ha sido obstáculo para que colaborase con la mejor voluntad y con toda su capacidad de trabajo a las misiones que se le han confiado en otros efectos profesionales, se permite elevar a V.E. la encarecida

SUPLICA de que se digne ordenar previo exámen del Consejo Superior de la Armada, si lo estimase V.E. adecuado, la rectificación de la O.M. 14/noviembre actual en el sentido de que el empleo que le corresponde ostentar en su Cuerpo es el de Capitán de Navío con la misma antigüedad en que ascendió D. Santiago Antón Rozas, posterior a él en el escalafón, dignándose al mismo tiempo concederle el pase a la Escala Complementaria con este empleo de Capitán de Navío, ya que, los quebrantos morales y físicos padecidos en el largo periodo de apartamiento de su actividad profesional, le hacen presumir que sus servicios no podrían dar un pleno rendimiento en la de Mar.

Es gracia que por ser de justicia espera merecer del recto y elevado espíritu de V.E. cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid, diecisiete de Noviembre de mil novecientos cuarenta y uno.

Anexo 10. Pliego de descargo de D. Julio Guillén Tato (Cádiz, 7-X-1938)

El texto de este anexo, por su extensión, se ofrece aparte.

Leer el Anexo 10 (formato PDF, 7,5 MB).

Anexo 11. Biografía de D. Julio Guillén Tato en el Estado Mayor de la Armada

En el membrete del documento se lee: Ministerio de Marina, Servicio de Personal, Negociado 1º. En la parte superior, escrito a mano, se lee: Fallecido [sin fecha]. Abajo, sello del Archivo Central del C. G. A. (Cuartel General de la Armada).



INISTERIO DE MARINA

ERVICIO DE PERSONAL
NEGOCIADO 1º

Fallecido

BIOGRAFIA DEL CONTRALMIRANTE EN SITUACION DE "RESERVA" EXCMO. SR. DON JULIO GUILLEN TATO.

Nació en Alicante el día 5 de Agosto de 1.897.

Ingresó en la Armada, como Aspirante de Marina el año 1.913, habiendo ostentado los empleos de Guardiamarina (1.915), Alférez de Fragata (1.918), Alférez de Navío (1.919), Teniente de Navío (1.921), Capitán de Corbeta (1.929), Capitán de Fragata (1.941), Capitán de Navío (1.944) y Contralmirante (1.959).

Ha mandado la Carabela "Santa María".

Estuvo embarcado en los siguientes buque:

Crucero "Reina Regente", Acorazado "Alfonso XIII", Crucero "Carlos V Acorazado "España", Contratorpedero "Osado", Transporte "Almirante Lobo", Crucero "Princesa de Asturias", Crucero "Cataluña", Aviso "Giralda", Contratorpedero "Audaz", Crucero "Rio de la Plata", Portaaviones "Dédalo", Crucero "Miguel de Cervantes".

Entre los numerosos destinos de tierra estuvo en la Escuela Naval Militar, Escuela de Aeronáutica Militar, Dirección Aeronáutica y Director del Museo Naval del Ministerio de Marina.

Se halla en posesión de las siguientes condecoraciones:

Cruz y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.
Mención Honorífica.
Dos condecoraciones de Caballero de 1ª Clase de la Orden del Mérito naval, con distintivo rojo.
Tres condecoraciones de Caballero de 1ª clase de la Orden del Mérito Militar, con distintivo rojo.
Oficial de la Corona (Italiana).
Medalla de Plata de la Cruz Roja.
Caballero de 1ª clase de la Orden del Mérito Militar, con distintivo rojo.
Comendador de San Benito de Avis (Portuguesa)
Caballero de 1ª clase de la Espada (Suecia).
Medalla Aérea
Medalla de la Campaña 1.936-1.939.
Medalla de la Paz de Marruecos.
Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III.
Medalla Campaña Africa.
Comendador de la Orden de S. Olaf (Noruega).
Placa Mérito Naval Perú.
Orden Civil Alfonso X el Sabio.
Encomienda con placa Orden al Mérito (Ecuador).
Gran Oficial orden Nacional del Mérito (Paraguay)
Orden Naval "Almirante Padilla" (Colombia).
Encomienda Mérito Naval (Brasil)
Orden Abdon Calderón (Ecuador).

Anexo 12. Necrológica de D. Julio Guillén Tato

Escrita por Ignacio Núñez Iglesias y publicada en la Revista General de Marina. Enero, 1973.

JULIO GUILLEN (*)

I. NUÑEZ IGLESIAS





ES doloroso que se me haya encargado —voluntario no soy— redactar la nota necrológica de un hombre que sigue vivo, al menos en todos los organismos que dirigía, que eran muchos, aunque algunos los ignoren, porque, englobados en el nombre Museo Naval, existe un complejo de establecimientos científicos de la Marina, evocadores, necesarios e inefables.

El Museo Naval, que por sus reliquias y fondos, por su ya apreciable biblioteca por él fundada, por su colección de manuscritos —una de ellas la acaba de imprimir Kraus en facsímil, con un coste superior a los doce millones de pesetas—, es un centro de investigación para tantas especialidades que se ve concurrido por gentes de todas las longitudes que vienen a estudiar la cuestión de Nutka, la genealogía y hechos de don Angel Laborde, las campañas del Paraná o las cuestiones de límites de los países que eran uno y ahora son veinte.

El Archivo *Alvaro de Bazán*, en El Viso del Marqués, monumento egregio con sus cerca de 25 kilómetros de legajos, en donde hay de todo: la muerte en olor Patria, allá lejos, del guardia marina don Enrique Godínez, y la muerte, aquí cerca, del brigadier don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, que son cosas de marinos, que no sólo a los marinos interese; las características de los ildefonsinos, los obuses largos de Rovira, la ración de Armada en 1720, el escorbuto, los viajes de Malaspina, la vuelta al mundo de tantos que tuvieron el honor y el riesgo de circunnavegar. Hojas de marinos de los que consagraron su vida a la Marina; hojas de servicios de los que llevaron nuestra bandera, en el pico en la mar y en el coronamiento en puerto, por los siete mares; hojas de servicios de los Arsenales, de los Apostaderos, de las Intendencias, de los hospitales, de los puertos todos que algún día hicieron de base a la fuerza.

La Torre del Oro, de Sevilla, que vio llegar a Bonifaz y vio salir a las flotas y a las armadas, a los galeones y a los bajeles sueltos, los barcos de aventura que regresaban con novedad de isla y de tierras ignotas, que así, poco a poco, íbamos inventando el mundo para gozo de la Humanidad.

El Instituto Histórico de Marina —Patronato "Saavedra Fajardo", del Consejo Superior de Investigaciones Científicas—, donde cosecha éxitos y prestigios, desde que apareció el Catálogo de Guardias Marinas Válgoma-Finestrat, hasta que lució, en estos días, la exposición de libros de cosmografía, colección la mejor de cuantas existen.

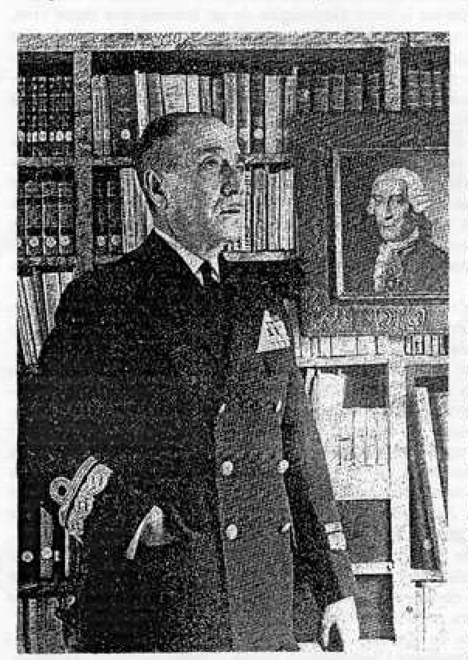
(*) En nuestra sección *Informaciones Diversas* ofrecemos una crónica biográfica y necrológica del que fue nuestro inolvidable director.

1973]   3

I. NUÑEZ IGLESIAS

La REVISTA GENERAL DE MARINA y su Biblioteca de Camarote, que no está bien que elogie aquí, pero que desde su reaparición ha descubierto todos los islares que en la Armada existen, que ya dijeron las Reales Ordenanzas que el que no sabe no puede mandar y está en el continuo desaire de darlo a conocer, y ya dijo el almirante Aube, el ilustre de la *Jeune Ecole,* que el que sabe tiene el deber de escribir para enseñar.

Todo esto lo regía Guillén, pero, además de regirlo, estaba abierto para todos los que acudían en demanda de consejo e instruía a todos los que le pedían erudición: el traje de San Pedro era así; don Juan de Lángara era nieto político de don Juan José Navarro, no yerno; la confusión vino de su segundo marqués de la Victoria, porque don Juan no tuvo hijos ni nietos, sólo hijas y nietas. Nunca he creído cierta la hermandad de don Federico Gravina con Carlos IV, pues en su instancia bien claro dice... Los foques que instituyeron a las sobrecebaderas; las ruedas del *Reina Gobernadora,* el uniforme del marqués del Real Transporte, el certamen público de la Academia de Artillería en 1797, el paso de Venus por el meridiano, el estrecho de Juan de Fuca...



¿Qué es lo que no sabía Guillén?

Además, era artista tan modesto, que, como buen valenciano, se sentía fallero y se recreaba destruyendo su propia obra, aunque no fuese noche de San José.

Desde mayo de 1925, que debutó haciendo la ilustración de la Aeronáutica Naval en la Exposición del Automóvil, en Barcelona, hasta octubre de 1971, que hizo la exposición de Lepanto en el Palacio del Viso, no ha habido ninguna concurrencia de la Marina o ninguna manifestación de historia, de ciencia o de

4 [Enero

arte, que no fuera dirigida por él, algunas tan notables como la instalación del Museo Naval, la exposición de Sevilla, la exposición lepantina en honor de Cervantes y tantas y tantas más imposibles de superar.

Además era escritor. Sus libros, folletos, artículos y conferencias, pimpantes de gracia levantina e ironía a la marinera, andan ricos y ansiosos de polémica, como él prefería, porque lo escrito no discutido no se suele leer.

Por último —y me dejo muchas cosas en esta sugerencia—, era arqueólogo naval de categoría internacional. Su carabela *Santa María* sigue siendo un alarde de conocimiento, cuando sólo contaba treinta años de edad, que no es edad de saber demasiado. ¡Cuarenta y cinco años de Museo Naval bajo su mando! Cuarenta y cinco años en que no dejó un solo día de quejarse de lo inadecuado de esta casa, en donde no puede exhibirse más que la cuarta parte de lo que se posee, yaciendo en almacén modelos tan entrañables como el del pobre *Reina Regente* o el *España*, que, además de acorazado, fue símbolo de nuestro resurgir.

En almacén, el monóxilo gigante; en almacén, los *Angeles del Mediterráneo,* alabastro de Pepe Capuz, que nos regaló Federico García Sanchiz en memoria de su hijo.

Julio Guillén, por amor al Museo, sacrificó su carrera de mar y de aire: Aviador desde la primera época, probó todo, desde el globo libre en la Copa Gordon Benett hasta el bombardeo de Alhucemas desde hidroplano, cuando el general Primo de Rivera se decidió a poner punto final a la pesadilla.

Quisiera decir muchas cosas: Hablaros de su perfil científico, desde mantenedor de juegos florales en lo Rat Penet hasta los discursos de ingreso en las Reales Academias de la Historia y de la Lengua; quisiera hablaros de su prestigio en ultramar, a donde acudió varias veces por muy diversas comisiones; quisiera volcar mi ternura aquí y hablaros de su mujer, María de los Angeles Salvetti Sandoval del Lausset y Bassecourt, y de sus cuatro hijos.

Pero no puedo, yo no sé consolar porque estoy desconsolado.

Padre nuestro que estás en los cielos...



Dibujos de D. Julio Guillén Tato

Se ha formado un libro electrónico con los dibujos digitalizados de Guillén Tato.

Ver el libro de dibujos (formato PDF, 7 MB).

BIBLIOGRAFÍA DE D. JULIO FERNANDO GUILLÉN Y TATO (1897- 1972)

GUILLÉN TATO, J. F., *La carabela «Santa María». Apuntes para su reconstitución compuestos por el teniente de navío, piloto de dirigible, don Julio F. Guillén Tato,* Ministerio de Marina, Madrid, 1927.

- GELLA ITURRIAGA, J., *Antología marinera,* Madrid, 1945.
- ROBERT, J., «La carabela Santa María», *La Vanguardia,* Barcelona 1927.
- ROBERT,J., *La escasa producción nacional,* 1928.
- MÉNDEZ CASAL, A., «La carabela Santa María», *ABC,* Madrid, 1927.
- RAFAEL, J., «Una meritísima obra de Julio Guillén», *El Tiempo,* Alicante, 1927.
- D´ORS, E., «La carabela», *Periódico,* 1927.
- RUIZ MORCUENDE, F., «La carabela Santa María», *Revista General de Marina,* Madrid 1927.

GUILLÉN TATO, J. F., *Los marinos que pintó Goya; o sea, apuntes necesarios para el estudio de su iconografía,* Ministerio de Marina, Madrid, 1928.

- ROBERT, J., «Arte y Marina. Los marinos que pintó Goya», *La Vanguardia,* Barcelona, 1928.
- PALAU Y DULCET, A., *Los guardias marinas leoneses,* Valencia del Cid, Valencia, 1941.
- RUIZ CABRIADA, A., *Aportación a una bibliografía de Goya,* Madrid, 1946.
- BUENDÍA, R. «Batiburrillo goyesco», *Goya. Revista de Arte,* Madrid, 1979.

GUILLÉN TATO, J. F., *Discurso leído con motivo de la colocación de la primera piedra del monumento que el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla erige en la memoria de Juan Sebastián de Elcano,* Imp. de la Exposición Ibero- Americana, Sevilla, 1929.

- PALAU Y DULCET, A., *Catálogo general al inaugurarse las obras del monumento a Juan Sebastián Elcano,* Valencia, 1929.
- GUILLÉN TATO, J. F., *El fichero fotográfico del Museo Naval. Seguido del catálogo de publicaciones y grabados,* Espasa- Calpe, Madrid, 1933.
- PALAU Y DULCET. A., «La obra del Museo Naval», *La voz de Cantabria,* Santander, 1934.

GUILLÉN TATO, J. F., «Navetas litúrgicas», Revista Española de Arte, Madrid, 1933.

GUILLÉN TATO, J. F., «Godoy, “coleccionista”», Archivo Español de Arte y Arqueología, Madrid, 1933.

- GARCÍA MELERO, J., *Bibliografía del Arte en España,* Madrid, 1933.

GUILLÉN TATO, J. F., *Iconografía de los Capitanes Generales de la Armada (1750-1932),* Museo Naval de Madrid, Madrid, 1934.

GUILLÉN TATO, J. F., *Los tenientes de navío Jorge Juan y Santacilia y Antonio Ulloa y de la Torre- Guiral y la medición del Meridiano,* G. Sáez, Madrid, 1936.

- BAYLE, C., *Razón y Fe.* Madrid, 1939.
- GABROIS DE BALLESTEROS, M., «Reseña», *Revista General de Marina,* Madrid, 1940.

GUILLÉN TATO, J. F., *Del Madrid rojo. Últimos días de la cárcel Modelo. Por el Preso 831,* Cádiz, 1937.

GUILLÉN TATO, J. F., *Exposición de material de guerra tomado al enemigo,* celebrada en el Kursaal, San Sebastián, 1938.

GUILLÉN TATO, J. F., *Índice sistemático de acuerdos de las actas capitulares de la Muy Noble, Muy Leal y Muy Heroica Ciudad de Cádiz, Padre de la patria (1717- 1807) Cuidadosamente ordenados según acuerdo Municipal*, Cerón, Cádiz, 1941.

GUILLÉN TATO, J. F., *Monumenta Chartographica Indiana,* Hauser y Menet, Madrid, 1942.

- RICO, M., «La Monumenta Chartographica Indiana», *ABC,* Madrid, 1943.
- G. C., «Monumenta Chartographica Indiana», *Archivo Iberoamericano,* Madrid, 1943.
- EZQUERRA, R., «Nota bibliográfica», *Revista de Indias,* Madrid, 1945.
- YUSTE, T., *En el Museo Naval con D. Julio Guillén,* Madrid, 1945.
- GREVE, E., «Reseña», *Revista Chilena de Historia y Geografía.*
- CAMACHO MONTOYA, G., «En 80 tomos España publicará la Cartografía referente a América», *El Siglo,* Bogotá, 1946.

GUILLÉN TATO, J. F., *El primer viaje de Cristóbal Colón,* Escelicer, Madrid 1943.

- ÁLVAREZ RUBIANO, P., «Nota bibliográfica», *Revista de Indias,* Madrid, 1944.

- MEANA, L., *Bulletin of Spanish Studies.*
- TRABAZO, L. «El primer viaje de Cristóbal Colón», *Misión,* Madrid, 1944

GUILLÉN TATO, J. F., *Reseña histórica de los puertos de la Baja Andalucía,* Aguirre, Madrid, 1944.

GUILLÉN TATO, J. F., *Inventario de los papeles pertenecientes al Excmo. Señor D. Martín Fernández Navarrete existentes en Ábalos, en el archivo del marqués de Legarda,* Cultura Hispánica, Madrid, 1944.

- EZQUERRA, R., «Reseña», *Revista de Indias,* Madrid, 1944.
- ROBERT, J. B. «Los "papeles" de Fernández Navarrete», *Las Provincias,* Valencia, 1944.

GUILLÉN TATO, J. F., *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid. Redactado por D. Julio Guillén en 1934 y revisado por D. Vicente Vela,* Burgos, 1945.

GUILLÉN TATO, J. F., *Homenaje de la Marina de Guerra a los héroes del primer sitio de la ciudad de Zaragoza,* Ultra, Madrid, 1946.

- ROBERT, J. B., «Los marinos de la Armada en el primer sitio de Zaragoza», *Las Provincias,* Valencia, 1946.

GUILLÉN TATO, J. F., *Nostramo Lourido. Cuentos marineros,* Aldecoa, Burgos 1950.

- VALENCIA, A. «Libros», *Arriba,* Madrid, 1950.
- CAUDLE, P. «Reseña», *Revista General de Marina,* Madrid, 1950.
- LASSO DE LA VEGA, J., *Anuario Español.*
- SEMINARIO DE ROJAS, J. M., «Un nuevo libro de Julio Guillén», *El Correo Español,* 1950; Cuentos de la Vieja Armada, 1950.
- ROBERT, J. B., «Del contramaestre Lourido al léxico de Colón», *Las Provincias,* Valencia, 1951
- NÚÑEZ, Caridad, «El Lourido», *El Correo Gallego,* Ferrol, 1956.
- RAMOS, J. I., *Biografía de mi entorno,* Buenos Aires, 1969.

GUILLÉN TATO, J. F., *Mapas españoles de América, siglos XV- XVIII,* Maestre, Madrid, 1951.

GUILLÉN TATO, J. F., *La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón,* Ministerio de Marina, Madrid, 1951.

- ROBERT, J. B. «Del contramaestre Lourido al léxico de Colón», *Las Provincias*, Valencia, 1951.

GUILLÉN TATO, J. F., *La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón*, Studi Colombiani, Génova, 1951.

GUILLÉN TATO, J. F., *Índice de los expedientes y papeles de la Sección de Indiferentes del Archivo Central de Marina,* Aldecoa, Madrid, 1951.

GUILLÉN TATO, J. F., *Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria. Exposición de dibujos y grabados de los artistas que figuraron en las expediciones científicas de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida» (1789-1794) y goletas «Sutil» y «Mexicana»,* Casa Colón, Las Palmas, 1952.

GUILLÉN TATO, J. F., *Real Sociedad Geográfica de Madrid. Exposición de Cartografía medieval y de la Escuela mallorquina. Conmemoración del LXXV Aniversario de su fundación, 12 de octubre 1952,* Hauser y Menet, Madrid, 1952.

- LORENTE, L. M., «LXXXIX Aniversario de la Real Sociedad Geográfica de Madrid», *Revista General de Marina*, Madrid, 1953.

GUILLÉN TATO, J. F., *Independencia de América. Índice de los papeles de expediciones de Indias*, Ministerio de Marina, Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, Madrid, 1953.

- HERNÁNDEZ Y SÁNCHEZ BARBA, M., «Nota bibliográfica», *Revista de Indias*, Madrid, 1952.
- MALAGÓN, J., *Revista de Historia de América,* México, 1954
- SALZMAN, J., «Reseña», *El Ilustrado*, Santiago de Chile, 1953

GUILLÉN TATO, J. F., *Libros portugueses de Náutica de la sección de raros del Museo Naval. Expuestos con motivo de la visita a éste de S.E. el General D. Francisco H. Craveiro Lopes, Jefe del Estado portugués,* Ministerio de Marina, Madrid, 1953.

GUILLÉN TATO, J. F., *Índice de los papeles de la sección de Corso y Presas,* Ministerio de Marina, Madrid, 1953.

- ROBERT, J. B., *Las diputaciones y la Marina*, Espasa, 1954.

GUILLÉN TATO, J. F., *Seis acuarelas de D. Alexo Berlinguero de la Marca. Primer piloto de la Real Armada, graduado de alférez de fragata, publicadas ahora con noticias de su familia, vida y obra,* Hauser y Menet, Madrid, 1955.

GUILLÉN TATO, J. F., *Catecismo de Gibraltar,* Minerva, Benidorm, 1956.

GUILLÉN TATO, J. F., *En torno a los colectivos de seres marinos*, Ministerio de Marina, Madrid, 1956.

GUILLÉN TATO, J. F., *Españoles hacia la Antártida. Discurso leído por D. Julio Guillén y Tato … en la Junta conmemorativa de la fundación del Instituto de España el día 26 de enero de 1957 celebrada en el Museo Naval,* Góngora, Madrid, 1957.

GUILLÉN TATO, J. F., *Historia de las condecoraciones marineras. Cruces, Medallas y Escudos de distinción,* Ministerio de Marina, Madrid, 1958.

- LLABRÉS, J., «Libros y revistas», *Revista General de Marina,* Madrid, 1958.

GUILLÉN TATO, J. F., *Historia marítima española. Lecciones para uso de los Caballeros Guardias Marinas,* Revista General de Marina, Madrid, 1961.

- MELÓN, A., «Breve comentario a un libro», *Boletín de la Real Academia de la Historia.*
- LANDÍN CARRASCO, A., «Recensión», *Revista General de Marina,* 1962.

GUILLÉN TATO, J. F., *Disertación sobre las corridas de toros compuesta en 1807 por el capitán de fragata D. José de Vargas Ponce, Director que fue de la Real Academia de la Historia,* Maestre, Madrid, 1961.

- DÍAZ-CAÑABATE, A., «Vargas Ponce y los toros», *ABC,* Madrid, 1962.
- MELOJA, C., «Lecturas de invierno para todo el año», *Tauromaquia, Revista taurina de Radio Madrid,* Madrid, 1962.

GUILLÉN TATO, J. F., *Elogio histórico de D. Antonio de Escaño… Escrito por acuerdo de la Real Academia, en 1814, por su Director Joseph de Vargas y Ponce… y ahora publicado con notas del Contralmirante D. Julio F. Guillén, Secretario Perpetuo de la propia Real Academia,* Editorial Naval, Madrid, 1962.

GUILLÉN TATO, J. F., *El lenguaje marinero. Discurso leído ante la Real Academia Española el día 23 de junio de 1963 en la recepción pública, por… Julio F. Guillén y contestación de… Francisco Javier Sánchez-Cantón,* Ministerio de Marina, Madrid, 1964.

- F. J. C., «Recepción del Contralmirante Guillén en la Real Academia Española», *Revista General de Marina,* Madrid, 1963.
- *Discurso de recepción de D. Miguel Delibes en la Real Academia Española,* Madrid, 1975.

GUILLÉN TATO, J. F., *Las campañas de San Martín en la fragata «Santa Dorotea» cuando era subteniente del Regimiento de Murcia. 1798. Contribución al IV Congreso Internacional de Historia de América*, Ministerio de Marina, Madrid, 1966.

GUILLÉN TATO, J. F., *La gran familia de los «trincados» y otras embarcaciones regionales con influencias normandas*, Ministerio de Marina, 1969.

GUILLÉN TATO, J. F., *Nostramo Lourido y otros cuentos marineros*, Editora Nacional, Madrid, 1969.

GUILLÉN TATO, J. F., *Lo marinero en el «Tirant lo Blanch»*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1972.

GUILLÉN TATO, J. F., *El Palacio del Viso del Marqués*, Madrid, 1971.

GUILLÉN TATO, J. F., *La batalla naval del señor Don Juan de Austria según un manuscrito anónimo contemporáneo. Homenaje del Instituto Histórico de Marina. IV Centenario de Lepanto*, Instituto de Historia de Marina, Madrid, 1971.

GUILLÉN TATO, J. F., *El primer viaje de Cristóbal Colón*, Editorial Naval, Madrid, 1985.

GUILLÉN TATO, J. F., *Breve historia de la bandera nacional que usó la Marina*, Museo Naval, Madrid, 1966.

GUILLÉN TATO, J. F., «La Academia de San Fernando y la sepultura de Diego de Velázquez», *Archivo Español de Arte y Arqueología*, Alicante, 1987 págs. 217- 218.

GUILLÉN TATO, J. F., «La ida de Procaccini a España», *Archivo Español de Arte y Arqueología*, Alicante, 1935, págs. 218- 222.

GUILLÉN TATO, J. F., «Bandera de tajamar. Informe aprobado por la Real Academia de la Historia», *Museo Naval*, Madrid 1965, págs. 249- 250.

GUILLÉN TATO, J. F., «Bases para la organización de una feria del juguete náutico», *Museo Naval*, Madrid, 1938, pág. 61.

ARTÍCULOS DE D. JULIO FERNANDO GUILLÉN Y TATO (1897- 1972)

Tras el título de cada publicación se informa del número de artículos que Guillén Tato publicó en ella.

1. Revistas españolas

—*Boletín de la Real Academia de la Historia,* Madrid: 81

—*Revista General de Marina:* 69 (más cientos de misceláneas)

—*ABC,* Madrid: 43

—*ABC,* Sevilla: 6

—*Correo Erudito,* Madrid: 24

—*Diario de Barcelona:* 20

—*Revista de Indias:* 20

—*Información,* Alicante: 11

—*El Debate,* Madrid: 10

—*Mundo Hispánico,* Madrid: 8

—*El Español,* Madrid: 6

—*Boletín del Centro Naval de Buenos Aires:* 5

—*Brújula,* Madrid: 5

—*Archivo Español de Arte y Arqueología,* Madrid: 5

—*Revista Española de Arte,* Madrid: 5

—*Rumbo,* Barcelona: 5

—*Revista Semana,* Madrid: 5

—*Boletín Real Sociedad Vascongada,* San Sebastián: 4

—*Heraldo de Aragón,* Zaragoza: 3

—*Las Provincias,* Valencia: 3

—*Arriba,* Madrid: 2

—*El Liberal*, Sevilla: 2

—*Hoja del Lunes,* Madrid: 2

—*La Información de Cádiz:* 2

—*La Vanguardia,* Barcelona: 2

—*Puntal,* Alicante: 2

—*Santo y Seña,* Madrid: 2

—*Vértice,* Madrid: 2

—*Diario Ya,* Madrid: 2

2. Revistas extranjeras

—*Actas do Congresso,* Lisboa: 1

—*África,* Madrid: 1

—*Anais do Clube Militar Naval,* Lisboa: 1

—*Anales de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias:* 1

—*Anales del Instituto de España,* Madrid: 1

—*Anuario del Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos,* Madrid: 1

—*Anuario Marítimo Español:* 1

—*Boletín de la Academia Chilena de la Historia:* 1

—*Boletín de la Real Academia Española,* Madrid: 1

—*Boletín de la Real Academia de la Historia,* Buenos Aires:1

—*Boletín de la Real Sociedad Geográfica,* Madrid: 1

—*Caza y Pesca,* Madrid: 1

—*Correo Catalán,* Barcelona: 1

—*Derrotas,* Málaga: 1

—*Educación,* Madrid: 1

—*El Día,* Alicante: 1

—*El Faro de Vigo:* 1

—*El Museo de Pontevedra:* 1

—*El Pueblo:* 1

—*El Tiempo,* Alicante: 1

—*Europa,* Barcelona: 1

—*Feriario. Revista de la Exposición:* 1

—*Goya. Revista de Arte,* Madrid: 1

—*Hidalguía,* Madrid: 1

—*Idealidad*, Alicante: 1

—*Jornada*, Valencia: 1

—*La Estafeta Literaria*, Madrid: 1

—*La Gaceta Literaria:* 1

—*La Mañana*, Montevideo: 1

—*La Nación*, Buenos Aires: 1

—*La Prensa*, Barcelona: 1

—*La Prensa*, Buenos Aires: 1

—*La Vanguardia,* Alicante: 1

—*La Voz de Cantabria*, Santander: 1

—*Las Ciencias*, Madrid: 1

—*Luna y Sol*, Madrid: 1

—*Lunes*, Alicante: 1

—*Madrid Filatélico*, Madrid: 1

—*Mares,* Madrid: 1

—*Museo de Madrid*, Madrid: 1

—*Neptunia*, Buenos Aires: 1

—*Revista de Estudios Geográficos:* 1

—*Revista de Historia de América:* 1

—*Revista Taurina de Radio Madrid:* 1

—*Trenes*, Madrid: 1

En total, 402 artículos, cuyos títulos y referencias encontrarán en el libro:

—GUILLÉN SALVETTI, María: *Bibliografía de D. Julio Guillén y Tato. 1897-1972. (Conmemoración del primer centenario de su nacimiento, 1897-1997).* Ministerio de Defensa. Museo Naval. Madrid, 1997.